

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
«ОДЕСЬКА ЮРИДИЧНА АКАДЕМІЯ»

**Т. Аверочкіна, Н. Коваль,
Б. Кормич, Ю. Сергєєв**

МОРСЬКЕ ТОРГОВЕЛЬНЕ ПРАВО

Навчально-методичний посібник

Освітня програма
підготовки здобувачів вищої освіти ступеня бакалавра,
галузь знань – 08 «Право»,
спеціальність – 081 «Право»

Одеса
Фенікс
2023

УДК 347.79
А19

Рекомендовано до друку
навчально-методичною радою НУ «Одеська юридична академія»
(протокол № 1 від 26 вересня 2023 року).

Автори:

Аверочкіна Тетяна Володимирівна – доктор юридичних наук, професор, завідувач лабораторією кафедри морського та митного права Національного університету «Одеська юридична академія»;

Коваль Наталія Олексіївна – кандидат юридичних наук, доцент, доцент кафедри морського та митного права Національного університету «Одеська юридична академія»;

Кормич Борис Анатолійович – доктор юридичних наук, професор, завідувач кафедри морського та митного права Національного університету «Одеська юридична академія»;

Сергєєв Юрій Володимирович – кандидат юридичних наук, доцент, доцент кафедри морського та митного права Національного університету «Одеська юридична академія».

Рецензенти:

Федотов Олексій Павлович – доктор юридичних наук, професор, професор кафедри морського та митного права НУ «Одеська юридична академія»;

Кузнецов Сергій Олександрович – кандидат юридичних наук, доцент, Голова правління громадської організації «Асоціація українських мореплавців».

Аверочкіна Т., Коваль Н., Кормич Б., Сергєєв Ю.

А19 Морське торговельне право : навч.-метод. посіб. (освітня прогр. підготовки здобувачів вищої освіти ступеня бакалавра, галузь знань – 08 «Право», спец. – 081 «Право») [Електронне видання] / Т. Аверочкіна, Н. Коваль, Б. Кормич, Ю. Сергєєв. – Одеса : Фенікс, 2023.– 138 с. – Режим доступу: ...

ISBN 978–617–8395–05–6

УДК 347.79

ISBN 978–617–8395–05–6

© Т. Аверочкіна, Н. Коваль,
Б. Кормич, Ю. Сергєєв, 2023

ЗАГАЛЬНІ ПОЛОЖЕННЯ

Первісно сучасне морське право формувалося як право приватне, спрямоване на регулювання морської торгівлі, відповідальності капітана за втрату ввіреного для перевезення вантажу; спочатку взаємне, а згодом комерційне страхування; надання допомоги мореплавцям та винагороди за це тощо. З набуттям державами морської торговельної та воєнної могутності, морське право набуває публічно-правових рис, пов'язаних із забезпеченням нейтралітету у війні, захистом суверенітету та суверенних прав у морських просторах.

Морське торговельне право на теперішній час вважається однією з найбільш міжнародно уніфікованих галузей, має великий правовий базис на національному рівні, але також зазнає й найбільших впливів сучасної полікризи, пов'язаної з наслідками пандемії COVID-19, воєнними діями, екологічними навантаженнями та нестабільністю на світових ринках. Незважаючи на це, міжнародне торговельне мореплавство продовжує виконувати найважливішу роль у забезпеченні вільного пересування людей та товарів, глобалізований світ вимагає від нього вирішення завдань пошуку нових можливостей для розвитку та стабільної роботи, яких воно успішно знаходить не залишаючи поза увагою також класичні пріоритетні завдання охорони людського життя на морі та забезпечення безпеки судноплавства.

В Україні ефективне функціонування морського транспорту є необхідною умовою підтримання її статусу як морської держави, сталого розвитку транспортного комплексу та економіки у цілому. Географічне розташування України сприяє розквіту її транзитного потенціалу, інтеграції у світову та європейську транспортну систему, що має отримати нового поштовху з набуттям членства в ЄС та Ініціативі трьох морів.

Мета вивчення дисципліни «Морське торговельне право» полягає у формуванні у здобувачів вищої освіти бази знань, умінь та навичок з використання як національних нормативно-правових актів, так

і міжнародних угод, якими урегульовано відносини, пов'язані з використанням торговельних суден. Особливої уваги потребує вивчення особливостей застосування норм міжнародного морського права та національного законодавства, що регулює торговельне мореплавство.

Після вивчення навчальної дисципліни «Морське торговельне право» здобувачі будуть демонструвати такі **результати навчання**:

- здатність здійснювати аналіз суспільних процесів у контексті аналізованої проблеми та демонструвати власне бажання шляхів їх розв'язання у питаннях морського торговельного права;
- уміння проводити інтегрований аналіз матеріалів з різних джерел морського торговельного права, оцінювати недоліки та переваги аргументів, аналізуючи проблему морського торговельного права, використовувати різноманітні інформаційні джерела для повного та всебічного встановлення певних обставин, вільно спілкуватися державною та іноземною мовою як усно, так і письмово, правильно вживаючи правничу морську термінологію;
- уміти доносити до респондента матеріал з певної проблематики морського торговельного права, працювати в групі, формуючи власний внесок у виконання завдань.

Вивчення дисципліни «Морське торговельне право» рекомендовано здобувачам вищої освіти юридичних закладів вищої освіти, що мають знання, отримані у результаті вивчення курсів міжнародного публічного та міжнародного приватного права, цивільного права, адміністративного права.

У посібнику використано матеріали навчальних та навчально-методичних видань кафедри морського та митного права, а саме:

Кузнецов С. О., Аверочкіна Т. В. Морське право: підруч. Одеса: Фенікс, 2011. 382 с. (затверджено Міністерством освіти і науки, молоді та спорту України як підручник для студентів вищих навчальних закладів. Лист № 1/11–4765 від 10.06.2011 року).

Аверочкіна Т. В., Кормич Б. А., Стець О. М. Морська політика України: навч.-метод. посіб. О.: Фенікс, 2023. 178 с. <https://doi.org/10.32837/11300.24612> (рекомендовано до друку навчально-методично).

дичною радою Національного університету «Одеська юридична академія» (протокол № 3 від 16 лютого 2023 р.)

Аверочкіна Т.В., Серафимов В.В. Портове право: навч.-метод. посібн. О.: Фенікс, 2021. 152 с. (рекомендовано до друку навчально-методичною радою Національного університету «Одеська юридична академія» (протокол № 2 від 4 грудня 2020 р.).

Аверочкіна Т.В., Гаверський В.В. Морське право: навч.-метод. посібн., О.: Фенікс, 2021. 162 с. (рекомендовано до друку навчально-методичною радою Національного університету «Одеська юридична академія» (протокол № 2 від 4 грудня 2020 р.).

СТРУКТУРА НАВЧАЛЬНОЇ ДИСЦИПЛІНИ

Форма навчання	Курс	Семестр	Лекційні заняття	Практичні заняття	Всього ауд. год	Курсові роботи	Контрольні роботи	Самостійна робота	Всього годин	Кількість кредитів ECTS	Екзамен	Залік
денна	4	7	14	16	30	-	-	60	90	3	+	-
заочна	4	7	12	2	14	-	-	76	90	3	-	+

ТЕМАТИЧНИЙ ПЛАН

№ п/п	Тема	Лекційні заняття (год.)		Практичні заняття (год.)		Самостійна робота (год.)	
		д	з	д	з	д	з
1	Формування норм міжнародного морського торговельного права.	2	2	2	-	8	10
2	Правовий режим морських просторів.	2	2	2	-	8	10
3	Торговельне мореплавство та міжнародно-правовий статус суден.	2	2	2	2	8	10
4	Міжнародно-правове регулювання морських перевезень вантажів. Фрахтування суден.	2	2	2	-	8	10
5	Міжнародно-правове регулювання морських перевезень пасажирів.	2	1	2	-	8	10
6	Іпотека морських суден.	1	1	1	-	6	8
7	Морське страхування.	1	-	1	-	6	8
8	Вирішення спорів у торговельному мореплаванні. Міжнародний морський арбітраж.	1	1	2		4	4
9	Організаційно-правові основи державного управління в сфері морського транспорту України.	1	1	2		4	6
	Всього	14	12	16	2	60	76

ЛЕКЦІЇ

Лекція № 1

Тема

Формування норм міжнародного морського торговельного права

План

1. Генеза морського права.
2. Поняття морського та морського торговельного права.
3. Поняття національного морського права, його джерела. Поняття торговельного мореплавства. Кодекс торговельного мореплавства України та його структура.
4. Поняття міжнародного публічного морського права та його джерела.
5. Поняття та джерела міжнародного приватного морського права.
6. Основні принципи міжнародного морського права.

Основний зміст

1. Генеза морського права

Первісно загальні засади сучасного морського права були сформувані у вигляді звичаїв, яких добровільно дотримувалися фінікійські мореплавці у Середземному та об'єднаних з ним морях у XII – V ст.ст. до н.е. Деякі з цих звичаїв згодом отримали обов'язкову силу у вигляді норм національних законодавств і міжнародних угод, інші – стали загальнопідтримуваними нормами доброї морської практики, що береться до уваги при розгляді та вирішенні спорів. Переважна частина таких звичаїв має своїм корінням давні морські переходи та регулювання відносин капітанів і вантажовласників, практику тодішніх портів та двосторонніх угод різних країн. При порівнянні з іншими галузями права, морське є найбільш стабільним, оскільки його основу складають не політичні, та навіть не соціально-економічні,

а загальнолюдські фактори. У XIV – XVIII ст.ст. звичаєве морське право набуває нормативного закріплення у, зокрема, європейських морських кодексах. Також, поряд із приватноправовими питаннями, поступово держави переходять до визначення власних морських кордонів, необхідності окреслення підстав для застосування сили (захисту), питань нейтралітету у війні тощо. Першою спробою кодифікації норм, якими було б урегульовано правовий режим територіального моря, стала проведена в 1930 р. під егідою Ліги Націй. Проте, попри сподівання, під час Конференції не вдалося остаточно узгодити позиції сторін, а її результатом став лише проєкт конвенції, підготовлений для розгляду у майбутньому. Відсутність зацікавленості у виробленні правових норм про режими діяльності у морських просторах була обумовлена обмеженістю сил та засобів здійснення діяльності з розвідки та експлуатації природних ресурсів континентального шельфу, проведення морських наукових досліджень тощо, а переважаючим видом діяльності людини на морі було судноплавство. Технічний розвиток та нові технології стають доступними уже після Другої світової війни, і роботу з розробки відповідних норм було розпочато у рамках ООН практично одразу після її створення. За результатами цієї роботи було скликано в 1958 р. в Женеві Першу Конференцію ООН з морського права, у результаті роботи якої було прийнято 4 конвенції: про відкрите море, про територіальне море та прилеглу зону, про континентальний шельф, про рибальство та охорону живих ресурсів відкритого моря. Метою наступної, Другої Конференції ООН з морського права, скликаної у Женеві в 1960 р., був розгляд та розробка міжнародно-правових норм з питань, що не були вирішені на Першій Конференції, зокрема щодо ширини територіального моря. Проте і на цей раз вирішити їх не вдалося. Але розвиток морського права не зупинився. Саме на другу половину XX ст. припадають найбільш активні кодифікаційні роботи щодо вироблення стандартів морської діяльності. Третя Конференція ООН з морського права (1973–1982 рр.) стала найважливішим етапом кодифікації та прогресивного розвитку міжнародного морського права. У результаті її проведення було розроблено та прийнято Конвенцію ООН з морського права, що ха-

рактеризувалася значною новелізацією, запровадивши нові норми та інститути, які до сьогодні є актуальними та дієвими засобами регулювання діяльності держав у морських просторах.

2. Поняття морського та морського торговельного права

Існує багато визначень морського права, які відображають погляди розробників на цю галузь. Його визначають й як сукупність правових норм, що регулюють суспільні відносини, які виникають у процесі використання Світового океану: торговельне та військове мореплавство, рибальство та морський промисел, видобуток біологічних і мінеральних ресурсів, проведення наукових досліджень тощо. Морське право визначається також як система понять і правових норм, що регулюють суспільні відносини у сфері використання просторів Світового океану. Найбільшу питому вагу у використанні Світового океану займає транспортна діяльність, через це значна частина морського права присвячена регулюванню саме цієї транспортної діяльності – торговельного мореплавства. Визначення торговельного мореплавства міститься у ст. 1 Кодексу торговельного мореплавства України та Морській доктрині України на період до 2035 року. Останній документ містить також визначення морської діяльності. Морське право, на думку дослідників, має наступну структуру: національне морське право, міжнародне морське публічне право (договори та угоди, укладені між державами, а також встановлені ними звичаї з питань регулювання морських відносин) та міжнародне морське приватне право (норми внутрішньодержавного законодавства, а також норми міжнародних договорів та звичаїв, що регулюють майнові та особисті немайнові відносини, які виникають у процесі торговельного мореплавства та ускладнені іноземним елементом). У морському праві присутні норми цивільного, адміністративного, трудового, цивільного процесуального, кримінального та міжнародного права тощо. Усі вони перебувають у постійному взаємозв'язку та взаємозалежності. Морське торговельне право становить компактну групу норм, якими врегульовано правовідносини, що виникають у зв'язку з використанням суден у цілях торговельного мореплавства.

3. Поняття національного морського права, його джерела. Поняття торговельного мореплавства. Кодекс торговельного мореплавства України та його структура

Національне морське право є системою норм та принципів, якими врегульоване мореплавство чи морська діяльність у межах певної держави та яке поширюється на судна під відповідним державним прапором. Згідно зі ст. 9 Конституції України, міжнародні договори, згоду на обов'язковість яких для України у встановленому порядку надано Верховною Радою України, становлять частину національного законодавства. Національне морське право прийнято розподіляти на національне публічне та національне приватне морське право. Його основу складають внутрішньодержавні акти, які регламентують правове становище і порядок користування внутрішніми водами, територіальним морем, прилеглою та виключною економічною зоною, континентальним шельфом, а також належними державі морськими і річковими суднами. Його джерелами є обов'язкові для держави міжнародні угоди, закони, підзаконні акти, акти локального регулювання. Існуюча необхідність розроблення повноцінного та усеохопного національного морського права обумовлена тим, що Україна є морською державою. Довжина її узбережжя складає близько 1900 км, а через води Азовського та Чорного морів, міжнародні протоки Босфор і Дарданелли, Україна має вільний вихід до Світового океану. Під торговельним мореплавством розуміється діяльність, пов'язана з використанням суден для перевезення вантажів, пасажирів, багажу та пошти, рибогосподарської діяльності, розвідки та видобування корисних копалин, пошуку і рятування людей, що зазнали лиха на морі, виконання буксирних, криголамних і аварійно-рятувальних операцій, навігаційно-гідрографічних робіт, прокладання кабелю, а також для інших господарських, наукових і культурних цілей (ст. 1 КТМ України). Торговельне мореплавство – діяльність, пов'язана з використанням суден для перевезення вантажів, пасажирів, багажу та пошти, рибних та інших морських промислів, розвідки та видобування корисних копалин, виконання буксирних, криголамних і рятувальних операцій, прокладення кабелю, а також для інших госпо-

дарських, наукових і культурних цілей (Морська доктрина України на період до 2035 року). Кодекс торговельного мореплавства України (1995) містить 393 статті, 11 розділів та визначає як публічно-, так й приватноправові аспекти торговельного мореплавства.

4. Поняття міжнародного публічного морського права та його джерела

Мореплавство, особливо торговельне, переважно має міжнародний характер. Воно потрапляє під дію національного та іноземного законодавства, міжнародних угод, здійснюється у морських просторах з різним правовим режимом, який базується на міжнародно-правових звичаях і міжнародних угодах. Міжнародне публічне морське право найчастіше розглядається як галузь міжнародного публічного права, що є системою взаємозалежних юридичних норм, спрямованих на регулювання міждержавних відносин (або відносин між суб'єктами міжнародного публічного права) у зв'язку з використанням Світового океану. Джерелами міжнародного морського права є міжнародні конвенції, тобто угоди двох або більше держав про встановлення, зміну або припинення їх взаємних прав та обов'язків. Сучасне міжнародне публічне морське право являє собою складну, надзвичайно розгалужену систему міжнародних договорів. За колом учасників розрізняють двосторонні міжнародні договори, в яких беруть участь дві держави, і багатосторонні договори, що мають більшу кількість учасників, вирізняють також регіональні угоди (переважно спрямовані на захист та збереження морського довкілля та здійснення контролю державою порту). Другим за значенням джерелом міжнародного морського права є міжнародно-правовий звичай. Він являє собою устояне правило, яке виконується учасниками морської діяльності добровільно та іноді набуває обов'язкової сили через закріплення у міжнародних угодах. Значна кількість сучасних міжнародних принципів та норм міжнародного морського права виникла спочатку саме як звичаї (принцип свободи відкритого моря, норми про надання допомоги тощо) та узвичаєння, а деякі з них діють дотепер.

5. Поняття та джерела міжнародного приватного морського права

Найбільш складні питання застосування морського права виникають саме при міжнародних морських перевезеннях, які регулюються міжнародним приватним морським правом. Це пояснюється як різноманітністю самих відносин у цій сфері (предметом регулювання), так і різним характером джерел правового регулювання (конвенції, внутрішнє законодавство, національні та міжнародні морські звичаї). Особливістю міжнародних угод у цій сфері є їх спрямованість на глобальну стандартизацію правил морських перевезень, але деякі договори досі не отримали такого правового базису. Міжнародне приватне морське право являє собою сукупність правил, що визначають межі дії національного законодавства (т.зв. колізійних норм) і правил прямої дії, уніфікованих у міжнародних договорах (конвенціях). Норми міжнародного приватного права застосовуються, якщо виникає питання визначення застосовності закону до правовідносин, одним із суб'єктів яких є іноземна юридична або фізична особа (правовідносини за договором морського перевезення, буксирування тощо). Вказівка норми на закон, який підлягає застосуванню, має назву колізійної прив'язки. Ці прив'язки є різноманітними (закон місця укладення договору, закон держави прапора судна тощо). Морське право України допускає застосування іноземного закону до морських правовідносин, але з умовою, що іноземний закон не суперечить основам права і державного устрою України («застереження про публічний порядок»). Інші засади міжнародного приватного права визначено у Законі України «Про міжнародне приватне право» від 23.06.2005 р.

6. Основні принципи міжнародного морського права

Принципи права – це норми, які мають найбільш загальний характер. Принципи міжнародного публічного морського права мають вищу юридичну силу та є основними засадами, відступ від яких є неприпустимим за жодних умов. Вони не можуть бути скасовані за угодою держав. Варто розрізняти загальні принципи міжнародного публічного права у цілому, що є справедливими у т.ч. й для міжна-

родного публічного морського права, й галузеві або спеціальні принципи, що діють у рамках міжнародного публічного морського права. Найважливіші серед них: 1. Принцип поваги прав людини. 2. Принцип суверенної рівності держав. 3. Принцип незастосування сили. 4. Принцип невтручання. 5. Принцип мирного вирішення спорів. 6. Принцип співробітництва. 7. Принцип сумлінного виконання міжнародних зобов'язань. 8. Принцип територіальної цілісності. Що стосується галузевих або спеціальних принципів, то вони, 1) базуються на загальних принципах, 2) є властивими виключно міжнародному публічному морському праву. До їх кола належать: принцип свободи відкритого моря, принцип виключної юрисдикції держави прапора судна у відкритому морі, принцип мирного використання Світового океану, принцип охорони морського середовища, принцип загальної спадщини людства. Перераховані принципи є принципами, переважно, публічного морського права. Що стосується принципів, власних приватноправовому регулюванню відносин, пов'язаних з використанням морських просторів, то до їх кола належать: принципи національної (внутрішньодержавної) юрисдикції приватно-правових відносин з іноземним елементом, принцип колізійного регулювання приватно-правових відносин з іноземним елементом, принцип безумовного застосування іноземного законодавства відповідно до колізійної норми, принцип автономії волі сторін (принцип диспозитивності), принцип одноразового застосування колізійної норми, принцип пріоритету норм міжнародно-правового договору перед нормою національного законодавства. Також до спеціальних принципів міжнародного приватного права слід віднести основні колізійні засади, визнані доктриною міжнародного приватного права, закріплені у вигляді загального правила у законодавстві та застосовувані на практиці, у т.ч. і за відсутності прямої вказівки в законі: принцип (закон) місця знаходження речі, принцип (закон) місцезнаходження основного виконавця за угодою, принцип (закон) прапора, принцип (закон) місця заподіяння шкоди, принцип (закон) місця здійснення основної трудової діяльності, принцип незастосування іноземного права до авторських відносин, принцип незастосування іноземного процесуального законодавства.

**Контрольні запитання
для перевірки досягнення результатів навчання**

1. Дайте визначення міжнародного морського публічного права.
2. Які принципи застосовувалися при розробці Конвенції ООН з морського права?
3. Якими є перспективи розвитку морського права в Україні та світі?
4. Визначте звичаєві норми, які набули статусу норм міжнародних угод.
5. Охарактеризуйте іноземний елемент у правовідносинах, пов'язаних з торговельним мореплаванням.

Лекція № 2

**Тема
Правовий режим морських просторів**

План

1. Сучасна класифікація морських просторів.
2. Міжнародно-правовий режим водних просторів:
 - 2.1. Міжнародно-правовий режим територіального моря.
 - 2.2. Міжнародно-правовий режим відкритого моря, юрисдикція у відкритому морі.
 - 2.3. Міжнародно-правовий режим прилеглої та виключної економічної зони.
 - 2.4. Міжнародно-правовий режим морських портів, суден та їхніх екіпажів в іноземних морських портах (характеристика двосторонніх угод про торговельне мореплавання).
3. Міжнародно-правовий режим дна та надр дна:
 - 3.1. Міжнародно-правовий статус континентального шельфу.
 - 3.2. Комісія з меж континентального шельфу.
 - 3.3. Міжнародний район морського дна.

Основний зміст

1. Сучасна класифікація морських просторів

Простори морів та океанів з міжнародно-правової точки зору розподіляються на: 1) простори, що перебувають під суверенітетом

різних держав і складають територію кожної з них; 2) простори, на які не поширюється суверенітет жодної з держав. Приналежність частини Світового океану до одного із зазначених видів морських просторів визначає, таким чином, правове положення, або правовий статус, цієї частини моря. Правовий статус будь-якого морського простору впливає на порядок встановлення та змісту правового режиму, що регулює діяльність у даному просторі. При цьому, природно, враховуються й інші обставини, зокрема значення відповідного морського простору для комунікацій та різних видів співробітництва між державами. До складу території країни, що має морське узбережжя, входять частини моря, розташовані вздовж її берегів та іменовані внутрішніми морськими водами і територіальним морем. До складу території держав, що повністю складаються з одного та більше архіпелагів, входять архіпелажні води між островами всередині архіпелагу. Внутрішні морські води, територіальне море та архіпелажні води – лише невелика частина Світового океану. Великі простори морів та океанів за їхніми межами не належать до складу території та не є підлеглими суверенітету жодної з держав, тобто мають інший правовий статус. Однак класифікація морських просторів тільки на підставі їхнього правового статусу не має вичерпного характеру. Як свідчить практика, два, а іноді й більше, морських просторів з однаковим правовим статусом можуть мати різні правові режими, які регулюють у кожному з них відповідну діяльність. Правовий режим внутрішніх морських вод у деяких важливих аспектах відрізняється від правового режиму територіального моря, а правовий режим архіпелажних вод не збігається із правовим режимом ні внутрішніх вод, ні територіального моря, хоча всі ці три частини морських вод мають однаковий правовий статус. Ще більш строкату картину можна спостерігати в рамках морських просторів, що не підпадають під суверенітет жодної з держав та перебувають за межами територіального моря. Вони складаються з районів, що відрізняються один від одного специфічним правовим режимом (прилегла зона, виключна економічна зона, континентальний шельф тощо). Весь Світовий океан можна умовно розділити на три основні юридичні категорії морських про-

сторів: 1) ті, що є невід'ємною частиною території прибережної держави, в межах якої діє її суверенітет; 2) ті, що не входять до складу території прибережної держави, але підлегли її юрисдикції; 3) ті, що не підлегли ані суверенітету, ані юрисдикції будь-якої держави. Разом з тим правовий режим цих основних категорій морських просторів є неоднорідним.

2. Міжнародно-правовий режим водних просторів

2.1. Міжнародно-правовий режим територіального моря

Кожна держава має право встановлювати ширину свого територіального моря до межі, що не перевищує 12 морських миль, відлічуваних від вихідних ліній. Територіальне море повністю належить до складу державної території прибережної держави, однак Конвенція ООН з морського права 1982 р. передбачає право суден усіх держав, як прибережних, так і таких, що не мають виходу до моря, користуватися правом мирного проходження територіальним морем. Прохід вважається мирним, якщо при цьому не порушується мир, добрий порядок або безпека прибережної держави. До територіального моря включаються також рейди, якими звичайно користуються для навантаження, розвантаження та якірної стоянки суден та які інакше були б розташовані цілком або частково за зовнішньою границею територіального моря (ст. 12 Конвенції 1982 р.). Прибережна держава може приймати закони та правила, що стосуються мирного проходження її територіальним морем. Такі закони та правила повинні бути належним чином опубліковані. Прибережна держава, якщо буде потреба, з врахуванням безпеки мореплавства вправі зажадати від іноземних суден, що здійснюють право мирного проходження, дотримуватися встановлених правил. В Україні режим територіального моря регламентований Законом України від 04.11.1991 р. «Про державний кордон України». Порядок плавання і перебування в територіальному морі, внутрішніх водах, на рейдах та в портах України іноземних військових кораблів визначений Правилами плавання і перебування в територіальному морі, внутрішніх водах, на рейдах та в портах України іноземних військових кораблів, що затверджені

постановою Кабінету Міністрів України від 16.05.1996 р. № 529. Цими нормативними документами визначаються загальні засади режиму територіального моря та внутрішніх вод України, що деталізуються також іншим законодавством.

2.2. Міжнародно-правовий режим відкритого моря, юрисдикція у відкритому морі

Визначення відкритого моря міститься в Конвенції ООН з морського права 1982 р., відповідно до якої під відкритим морем розуміється частина моря, що не входить ні до виключної економічної зони, ні до територіального моря, ні до внутрішніх вод будь-якої держави. Свобода відкритого моря визначається як свобода судноплавства, свобода рибальства, свобода прокладання підводних кабелів та трубопроводів, свобода наукових досліджень, свобода зводити штучні острови та інші установки і свобода польотів над відкритим морем. Ці свободи надані усім державам світу, як прибережним, так і таким, що не мають виходу до моря, але усі держави повинні користуватися ними з урахуванням інтересів всіх інших держав, отже свобода відкритого моря не має абсолютного характеру. Воно резервується для мирних цілей. У просторах відкритого моря може здійснюватися традиційне для морського права та практики прибережних держав переслідування по гарячих слідах, стандарти якого визначено у Конвенції ООН з морського права 1982 р. Юрисдикція у відкритому морі здійснюється у залежності від прапора судна з наданням особливих прав і визначенням особливого статусу військових кораблів та суден, що перебувають на урядовій некомерційній службі. Обов'язки держави прапора судна визначені у Конвенції ООН з морського права 1982 р., норми якої реалізуються у національному законодавстві держав про державну реєстрацію суден. Окремі держави визначають пільгові (у порівнянні з іншими) правила реєстрації та отримують назву «зручних юрисдикцій», а судна, зареєстровані у таких державах, підіймають «зручний прапор».

2.3. Міжнародно-правовий режим прилеглої та виключної економічної зони

Положення про прилеглу зону було встановлено в Женевській конвенції про територіальне море та прилеглу зону 1958 р. та в Кон-

венції ООН з морського права 1982 р. Прилегла зона – морський пояс, що примикає до територіального моря прибережної держави, встановлений відповідно до Конвенції ООН з морського права 1982 р., шириною не більше 24 морських миль, відлічуваних від тих самих вихідних ліній, що й територіальне море, і в якому прибережна держава здійснює певні види контролю, необхідного для запобігання порушенням митних, фіскальних, імміграційних або санітарних законів і правил у межах сухопутної території або територіального моря, а також для покарання за здійснення порушень в зазначених областях. Уперше режим прилеглої зони було визначено у Женевській конвенції про територіальне море та прилеглу зону 1958 р. Він зводиться до наступних основних положень: 1) прибережна держава у прилеглий зоні, позначеної як частина відкритого моря, може здійснювати контроль, необхідний для недопущення порушень митних, фіскальних, імміграційних або санітарних правил, а також для покарання за порушення таких правил, вчинених в межах її території або територіального моря; 2) прилегла зона не може поширюватися за межі 12 миль від вихідної лінії, від якої відміряється ширина територіального моря; 3) якщо береги двох держав розташовані один проти іншого або примикають один до одного, жодна держава не має права, якщо не досягнуто згоди про інше, поширювати свою прилеглу зону за серединну лінію, кожна точка якої рівним чином відстоїть від найближчих точок вихідних ліній, від яких відміряються територіальні моря цих двох держав. Конвенція ООН з морського права 1982 р. підтвердила правовий режим прилеглої зони, встановлений Конвенцією 1958 р., однак внесла істотну зміну із приводу ширини, збільшивши її у два рази й у такий спосіб встановивши максимально припустиму межу в 24 морські милі. Слід зазначити, що Україною встановлено прилеглу зону, статус та правовий режим якої регламентований Законом України від 06.12.2018 р. «Про прилеглу зону України».

Виключна економічна зона – морський район, що перебуває за межами територіального моря та прилягає до нього, шириною до 200 морських миль, що підпадає під особливий правовий режим, передбачений положеннями Конвенції ООН з морського права 1982 р. Відпо-

відно до ст. 56 Конвенції ООН з морського права 1982 р. у виключній економічній зоні прибережна держава має суверенні права на розвідку, розробку та збереження природних ресурсів, живих і неживих, у водах, що покривають морське дно, на морському дні та в його надрах, так само як й на розробку ресурсів з метою виробництва енергії шляхом використання води, течій та вітру. У цій зоні прибережні держави мають також право на створення та використання штучних островів, установок і споруд, морських наукових досліджень, захист і збереження морського середовища. Головна особливість цього режиму полягає в тому, що в зазначеній зоні права і юрисдикція прибережної держави, а також права та свободи інших держав встановлені цілком чітко та виразно відповідними положеннями Конвенції 1982 р. Тому помилково вважати, що режим виключної економічної зони може встановлюватися прибережною державою за своїм розсудом. Правовий режим виключної економічної зони України встановлений Законом України від 16.05.1995 р. «Про виключну (морську) економічну зону України».

2.4. Міжнародно-правовий режим морських портів, суден та їхніх екіпажів в іноземних морських портах (характеристика двосторонніх угод про торговельне мореплавання)

Внутрішні морські води складаються з вод морських портів, заток, бухт, губ, лиманів, «історичних» вод (заток, морів, проток). Загальне визначення поняття цього морського простору закріплене в ст. 5 Женевської конвенції про територіальне море та прилеглу зону 1958 р. та ст. 8 Конвенції ООН з морського права 1982 р. У Законі України від 04.11.1991 р. «Про державний кордон України» надано перелік внутрішніх вод України. Ці простори цілковито перебувають під суверенітетом прибережної держави та встановлення їхнього правового режиму цілком належить до повноважень цієї держави. Одним з найбільш актуальних для розгляду є режим морських портів держави як власне акваторії та суходольної території портів, так й режиму суден. Правовий режим судна в порту – це правопорядок, якому підпорядковане судно під час перебування у межах порту, тобто вся сукупність норм, що регламентують права та обов'язки судна при

вході до порту, перебування у ньому та виході з порту. Норми, що регламентують правовий режим судна в порту, містяться у внутрішньому законодавстві, правилах і звичаях держав, у деяких міжнародних конвенціях та інших багатосторонніх та двосторонніх угодах між державами. На теперішній час відсутні кодифіковані загальновизнані норми, що з вичерпною повнотою визначають правовий режим суден в іноземних портах. Зазвичай правовий режим перебування суден в порту визначається відносно обсягу пільг та переваг при заході в порт, стягненні певних зборів, наданні причалів та інших послуг. Режими суден у морських портах визначаються (на основі принципу взаємності) двосторонніми угодами про торговельне мореплавство: національний або найбільшого сприяння. Як правило, національний режим не застосовується до діяльності, що резервується кожною стороною для своїх організацій та підприємств (зокрема, стосовно плавання в каботажі, рятувальних операцій, лоцманського проведення, буксирування), а також до формальностей, що стосуються в'їзду та перебування іноземців. Перелік виключень можна також доповнити виконанням державної служби, морськими розвідувальними роботами, переважним правом вимірювання морських глибин у територіальних водах» (ст. 7 Угоди між Урядом України і Урядом ФРН про морське судноплавство).

3. Міжнародно-правовий режим дна та надр дна

3.1. Міжнародно-правовий статус континентального шельфу

У найбільш широкому змісті під континентальним шельфом розуміється підводна окраїна материка до його різкого обриву на великі глибини. У поперечному розрізі це продовження материка нагадує своєрідну підводну полицю, що примикає до суходутного узбережжя, звідси, очевидно, і назва «шельф» (від англ. *shelf* – полиця). На такому підході побудоване геофізичне (геологоморфологічне) поняття континентального шельфу. Юридичне ж поняття континентального шельфу має істотні відмінності від геофізичного. Основними міжнародно-правовими актами, що регулюють режим континенталь-

ного шельфу, є два універсальних міжнародних договори: Женевська конвенція про континентальний шельф 1958 р. і Конвенція ООН з морського права 1982 р. Необхідно зазначити, що обидві зазначені конвенції не містять розходжень у частині встановлюваного ними міжнародно-правового режиму континентального шельфу, однак різним чином підходять до його визначення. Згідно зі ст. 1 Конвенції 1958 р. під континентальним шельфом розуміється: поверхня й надра морського дна підводних районів, що примикають до берега, але перебувають поза територіальним морем, до глибини 200 метрів, або, за цією межею, до такого місця, до якого глибина покриваючих вод дозволяє розробку природних багатств цих районів. Ст. 76 Конвенції ООН з морського права 1982 р. встановлює, що континентальний шельф прибережної держави містить в собі морське дно і надра підводних районів, що простираються за межі її територіального моря на всьому протязі природного продовження її сухопутної території до зовнішньої границі підводної окраїни материка або на відстань 200 морських миль від вихідних ліній, від яких відміряється ширина територіального моря, коли зовнішня границя підводної окраїни материка не простирається на таку відстань. Таким чином, юридичне поняття континентального шельфу включає, крім самого шельфу, прибережні райони морського дна, де континентального шельфу в його буквальному значенні немає, а також райони морського дна за межами континентального шельфу. Крім того, якщо з географічної точки зору шельф починається від берега моря, то з юридичної – від зовнішньої межі територіального моря, оскільки територіальне море, морське дно і його надра в рамках територіального моря входять до складу державної території прибережної держави. Континентальний шельф перебуває за межами територіального моря прибережних держав і, таким чином, не входить до складу їхньої державної території, але разом з тим, держави мають певні права відносно їх шельфу. Згідно зі ст. 2 Конвенції 1958 р. і ст. 77 Конвенції ООН з морського права 1982 р. прибережні держави здійснюють відносно континентального шельфу суверенні права з метою його розвідки та розробки його природних ресурсів.

3.2. Комісія з меж континентального шельфу

Дані про границі континентального шельфу за межами 200 морських миль від вихідних ліній, від яких відміряється ширина територіального моря, представляються відповідною прибережною державою до Комісії з меж континентального шельфу, що створена відповідно до Додатка II Конвенції ООН з морського права 1982 р. Зазначені положення Конвенції ООН з морського права 1982 р. не застосовуються, коли мова йде про делімітацію континентального шельфу між державами із протилежними або суміжними узбережжями. У цьому випадку делімітація континентального шельфу здійснюється на основі відповідних двосторонніх угод. Особливий режим розробки континентального шельфу встановлений за межами 200 морських миль. Згідно зі ст. 82 Конвенції ООН з морського права 1982 р. прибережна держава здійснює відрахування або внески натурою у зв'язку з розробкою неживих ресурсів континентального шельфу за межами 200 морських миль, відлічуваних від вихідних ліній, від яких відміряється ширина територіального моря. Відрахування та внески здійснюються щорічно відносно всієї продукції на ділянці після закінчення перших п'яти років видобутку на цій ділянці. Розмір відрахувань або внесків за шостий рік становить один відсоток вартості або обсягу продукції на даній ділянці. Цей розмір збільшується на один відсоток кожного наступного року до закінчення дванадцятого року і потім зберігається на рівні семи відсотків. Держава, що розвивається, яка є безпосереднім імпортером будь-якої корисної копалини, що добувається на її континентальному шельфі, звільняється від таких відрахувань або внесків відносно цієї корисної копалини. Відрахування або внески здійснюються через Міжнародний орган по морському дну, що розподіляє їх між державами-учасниками Конвенції ООН з морського права 1982 р. на основі критеріїв справедливості, беручи до уваги інтереси та потреби держав, що розвиваються, особливо тих з них, які найменш розвинені та не мають виходу до моря.

3.3. Міжнародний район морського дна

Район – скорочена назва території морського дна за межами континентального шельфу та 200-мильної економічної зони. Район –

міжнародна територія, внаслідок специфіки свого положення та інтересу до неї всього людства, всіх держав, незалежно від можливості виходу до моря отримала нове найменування – «загальна спадщина людства». У найбільш широкому змісті під загальною спадщиною людства варто розуміти ті природні багатства, які, по-перше, є належністю всього людства, тобто за жодних умов не підлягають національному присвоєнню, а по-друге, успадковуються з покоління в покоління. Ст. 311 Конвенції 1982 р. (п. 6) встановлює, що держави-учасниці погоджуються з тим, що не повинно бути жодних поправок, які стосуються основного принципу загальної спадщини людства, і що вони не будуть стороною будь-якої угоди в порушення вищезазначеного положення. Основна мета, що закладена в принципі загальної спадщини людства – забезпечити справедливий розподіл економічних вигід від діяльності в Районі, незалежно від географічного положення держав, як прибережних, так і таких, що не мають виходу до моря, з особливим врахуванням інтересів країн, що розвиваються. Діяльність в Районі означає усі види діяльності з розвідки та розробки його ресурсів; будь-яка інша діяльність, що не стосується розвідки та розробки ресурсів Району, не належить до правового режиму Району. Правовий статус Району, діяльність у ньому не зачіпають правового статусу вод, що його покривають, насамперед їхнього статусу як відкритого моря. Певна діяльність в Районі повинна здійснюватися з розумним врахуванням інших робіт. З цією метою до установок, використовуваних в Районі, висувається цілий ряд вимог, зокрема, стосовно забезпечення безпеки судноплавства. Оскільки жодна держава не може претендувати на суверенітет або суверенні права відносно Району, відповідно до умов Конвенції ООН з морського права 1982 р. створений Міжнародний орган по морському дну (скорочено – Орган), що діє від імені всього людства. Діяльність в Районі здійснюється або Підприємством, що створюється Органом, або державами-учасниками, державними підприємствами, юридичними та фізичними особами, які виступають в асоціацію з Органом (т. зв. «паралельна система»).

**Контрольні запитання
для перевірки досягнення результатів навчання**

1. Якими є основні правила правового режиму територіального моря відповідно до Конвенції ООН з морського права 1982 року?
2. Дайте визначення поняття «реальний зв'язок» чи охарактеризуйте його сутність.
3. З метою попередження порушення яких правил встановлюється прилегла зона?
4. Які органи і посадові особи уповноважені застосовувати санкції за порушення законодавства про прилеглу та виключну (морську) економічну зону України?
5. Яким є порядок заходу та перебування у внутрішніх морських водах та територіальному морі України іноземних військових кораблів?
6. Яким чином здійснюється делімітація континентального шельфу за межами 200-мильної зони?
7. Якими є права держав щодо здійснення діяльності у Міжнародному районі морського дна?

Лекція № 3

Тема

Торговельне мореплавство та міжнародно-правовий статус суден

План

1. Морська діяльність: поняття, визначення. Особливості здійснення у морських просторах з різним правовим режимом.
2. Торговельне мореплавство: поняття, визначення.
3. Судно: поняття, визначення, класифікація.
4. Національність суден.
5. Міжнародні стандарти реєстрації суден, «зручна реєстрація», реєстрація суден в Україні.
6. Екіпаж морського судна: визначення, склад.
7. Правове регулювання праці моряків.
8. Арешт суден.

Основний зміст

1. Морська діяльність: поняття, визначення. Особливості здійснення у морських просторах з різним правовим режимом

Морська діяльність – діяльність у сфері забезпечення сталого економічного і соціального розвитку суспільства, вивчення, освоєння і використання моря, захисту національної безпеки, морська торгівля (комерційні операції, які пов'язані з використанням морських суден, купівля-продаж товарів, що перевозяться морським шляхом, фрахтування суден, морське агентування, морське страхування тощо). Складниками морської діяльності є: торговельне мореплавство, морський транспорт, суднобудування, військово-морська діяльність, використання водних біоресурсів та інших ресурсів моря, туристична та рекреаційна діяльність, а також діяльність у сферах науки, освіти, екології і захисту моря.

До особливостей морської діяльності можна віднести різноманітність її видів; дублювання багатьох видів діяльності, що здійснюється у «звичайних умовах» на суші; здійснення переважної більшості видів морської діяльності в складних умовах, пов'язаних з природними та кліматичними явищами; необхідність постійного врахування одночасного впливу атмосферних явищ і агресивного морського середовища; підвищений ризик більшості видів морської діяльності, що спричиняє додаткові витрати на забезпечення безпеки; необхідність встановлення та виконання спеціальних правових норм, у тому числі і міжнародних, на більшу частину видів морської діяльності; значний вплив на неї політичних рішень; застосування великогабаритних, складних споруд, що дорого коштують, і суттєва капітало- та фондомісткість значної частини морської діяльності; тривалий термін окупності тощо. Одна із важливих особливостей морської діяльності полягає в тому, що для однієї й тієї ж території або середовища зазвичай існують декілька альтернативних варіантів використання. У зв'язку з цим морські та прибережні зони, як показує світовий досвід, є зонами зіткнення інтересів різних господарюючих суб'єктів, центральних і регіональних органів управління і держав. Ці інтереси лежать в економічній, соціальній, технічній, екологічній, військовій

та політичній сферах і вимагають узгодження інтересів різних господарюючих суб'єктів, громад приморських територій, країн тощо. (Ломоносова О. Е., Ломоносов Д. А., Надточій І. І. Морська діяльність: сутність, особливості та види. *Вісник соціально-економічних досліджень*. 2015. № 1. С. 233). Визначення морської діяльності, запропоновані Морською доктриною України на період до 2035 року, є різними у залежності від її редакції (2009 та 2018 рр.) та свідчать про спрямування Української держави на оновлення морського законодавства відповідно до пропозицій вітчизняних дослідників і кращих практик її публічного адміністрування.

2. Торговельне мореплавство: поняття, визначення

Торговельне мореплавство – діяльність, пов'язана з використанням суден для перевезення вантажів, пасажирів, багажу та пошти, рибних та інших морських промислів, розвідки та видобування корисних копалин, виконання буксирних, криголамних і рятувальних операцій, прокладення кабелю, а також для інших господарських, наукових і культурних цілей (Морська доктрина України на період до 2035 року). Під торговельним мореплавством розуміється діяльність, пов'язана з використанням суден для перевезення вантажів, пасажирів, багажу та пошти, рибних та інших морських промислів, розвідки та видобування корисних копалин, виконання буксирних, криголамних і рятувальних операцій, прокладання кабелю, також для інших господарських, наукових і культурних цілей (КТМ України).

Торговельне мореплавство в звичайному своєму сенсі представляє собою класичну морську торгівлю, тобто є перевезенням вантажів, пасажирів, багажу та пошти, а також діяльність, яка супроводжує такі перевезення – буксирування, криголамне і лоцманське проведення, рятування, страхування суден і вантажів та інше. Тим не менш, не важко помітити, що законодавець під торговельним мореплавством розуміє різні види діяльності на морі (ст. 1 КТМ України), деякі із яких важко називати власне торговельним мореплавством, наприклад, спортивну або наукову діяльність на морі. Використання суден для «інших господарських, наукових і культурних цілей», як

передбачено в ст. 1 КТМ України, є настільки широкою категорією, що може, практично, ототожнюватися з будь-яким видом мореплавання, у т.ч. із мореплаванням, яке не є власне «торговельним». Вже саме існування поняття «торговельне мореплавання» дозволяє поставити питання – якщо існує «торговельне мореплавання», відповідно можна припускати існування іншого «неторговельного мореплавання» (наприклад, неторговельні види діяльності на морі), залишається лише визначити, що ж це за неторговельне мореплавання і де проходить межа між цими видами мореплавання (Брильов О. А. *Деякі питання поняття торговельного мореплавання*. <https://ukrainepravo.com/scientific-thought/naukova-dumka/deyaki-pytannya-ponyattya-torgovelnogo-moreplavstva-/>).

3. Судно: поняття, визначення, класифікація

На теперішній час загальноприйнятого визначення категорії «судно» не розроблено. Кожен міжнародний інструмент тлумачить його у пристосуванні до своїх цілей. Відповідно до КТМ України торговельне судно означає самохідну чи несамохідну плавучу споруду, що використовується: 1) для перевезення вантажів, пасажирів, багажу і пошти, здійснення рибогосподарської діяльності (в тому числі риболовні судна), розвідки і добування корисних копалин, пошуку і рятування людей, які зазнали лиха на морі, буксирування інших суден та плавучих об'єктів, здійснення аварійно-рятувальних, навігаційно-гідрографічних, гідротехнічних робіт, обслуговування суден і пасажирів у морському порту (морському терміналі), піднімання майна, що затонуло в морі; 2) для здійснення державного нагляду за безпекою мореплавання (судноплавання), охороною морського природного середовища і водних біоресурсів; 3) для наукових, навчальних і культурних цілей; 4) для спорту; 5) для інших цілей. Риболовне судно у цьому Кодексі – це будь-яке торговельне судно, що використовується для рибного або іншого морського промислу (ст. 15). Визначення воєнного корабля наведене у Конвенції ООН з морського права 1982 р.: це судно, яке належить до військових сил будь-якої держави, має зовнішні ознаки, що відрізняють такі судна її національності, та

знаходиться під командуванням офіцера, який перебуває на службі уряду даної держави і прізвище якого занесено до відповідного списку військовослужбовців або до еквівалентного йому документа, і має екіпаж, підпорядкований регулярній військовій дисципліні (ст. 29). Класифікація морських суден здійснюється класифікаційним товариством (визнаною організацією), обраним судновласником.

4. Національність суден

Відповідно до положень Конвенції ООН з морського права 1982 р. кожна держава визначає умови надання своєї національності суднам, реєстрації суден на її території та права плавання під її прапором (п. 1 ст. 91). Судна мають національність тієї держави, під прапором якої вони мають право плавати. Термін «національність» у морському праві застосовується до судна умовно, тобто у змісті дещо іншому за той, що застосовується до громадян. Під «національністю» судна розуміють його приналежність («юридичну підпорядкованість») до певної держави. Таким чином, національність судна визначає державу, законам якої це судно підпорядковується. Прапор морського судна означає «національність» судна та є загальною кваліфікаційною ознакою, яка визначає його правове положення, де б це судно не перебувало – у відкритому морі, в іноземних або своїх національних водах. Надання судну «національності» та права плавання під своїм прапором відповідною державою є найбільш принциповою складовою змісту реєстрації суден. Питання про національність судна тісно пов'язане з питанням національності, громадянства його власника або судновласника. Власне найважливішою умовою набуття судном національності та права плавання під прапором держави є його реєстрація. Порядок реєстрації суден встановлює сама держава. Це положення є загальновизнаним і знаходить своє підтвердження в Конвенції ООН з морського права 1982 р. Поняття «українське судно» або «судно України» означає національну належність судна, на яке поширюється юрисдикція України. Національна належність судна визначається його державною реєстрацією в Україні і одержанням права плавання під Державним прапором

України. Право плавання під Державним Прапором України має судно, яке перебуває у власності фізичної особи-громадянина України, фізичної особи-підприємця, юридичної особи, зареєстрованих на території України, або судно, що використовується зазначеними особами на умовах договору бербоут-чартера (крім суден, власниками чи судовласниками яких є громадяни держави, визнаної Україною державою-агресором або державою-окупантом, юридичні особи, які зареєстровані на території держави, визнаної Україною державою-агресором або державою-окупантом, юридичні особи, зареєстровані на території України, учасниками (акціонерами, членами) або кінцевими бенефіціарами яких є громадяни держави, визнаної Україною державою-агресором або державою-окупантом, чи юридичні особи, зареєстровані на території України, учасниками (акціонерами, членами) або кінцевими бенефіціарами яких є держава, визнана Україною державою-агресором або державою-окупантом, фізичні та юридичні особи, стосовно яких застосовано спеціальні економічні та інші обмежувальні заходи (санкції) відповідно до Закону України від 14.08.2014 р. «Про санкції»). Судно одержує право плавання під Державним прапором України з часу реєстрації його у Державному судовому реєстрі України або Судновій книзі України та отримання судового патенту або судового білета. Судно, придбане за кордоном, користується правом плавання під Державним прапором України з часу видачі консулом України тимчасового свідоцтва, в якому засвідчується одержання цього права. Тимчасове свідоцтво є дійсним до реєстрації судна у Державному судовому реєстрі України або Судновій книзі України, але не більше одного року. За підняття на судні Державного прапора України без одержання права плавання під цим прапором винні особи несуть відповідальність у встановленому законодавством порядку (ст.ст. 32–33 КТМ України).

5. Міжнародні стандарти реєстрації суден, «зручна реєстрація», реєстрація суден в Україні

Міжнародні стандарти реєстрації суден викладено у ст. 94 Конвенції ООН з морського права 1982 р. Основною вимогою щодо суден

є наявність реального зв'язку з державою реєстрації, визначення цього поняття на теперішній час відсутнє, проте вченими розробляються певні пропозиції щодо його тлумачення. З метою підсилення реального зв'язку між судном та державою його реєстрації було розроблено та прийнято Конвенцію про умови реєстрації суден 1986 р., яка до теперішнього часу не набрала чинності через брак приєднань держав. У зв'язку з відсутністю в законодавстві деяких держав достатніх та чітких вимог до реального зв'язку між судном та державою прапора, у світовому судноплаванні поширилась практика використання «зручних» прапорів. Сьогодні практика «відкритої реєстрації» суден та «зручних» прапорів є актуальною міжнародно-правовою проблемою. Вона пов'язана із проблемою широкого вибору реєстрів суден, що надає операторові можливість обрати найбільш вигідний для нього прапор. «Зручними» прапорами у міжнародній практиці називають прапори тих країн, які створюють спрощені реєстраційні умови для іноземних суден. «Зручний» прапор – це національний прапор країни, під яким ходить судно, зареєстроване у ній, хоча його власник зареєстрований в іншій країні. Іноді «зручним» прапором вважається сукупність умов, що надаються певними державами власникам суден, готових плавати під їх прапором, та які полягають у низьких податкових ставках, низькому рівні обов'язкової мінімальної оплати праці та невеликих реєстраційних зборах, мінімумі формальностей та найкоротшим строком як реєстрації, так й проведення будь-яких операцій по реєстру. Взагалі «зручний» прапор – явище, яке не має чіткого юридичного визначення, але реально існує та визнане всіма країнами світу не одне десятиріччя. Власне термін «зручний прапор» активніше за усіх використовує Міжнародна федерація транспортників, яка ввела цей термін до своєї офіційної документації. Можна виокремити сім ознак «зручного» прапора: 1) держава дозволяє реєстрацію лише тих суден, власники яких є нерезидентами цієї держави; 2) спрощена система реєстрації; зазвичай судно може бути зареєстроване як на території цієї держави, так і в її зарубіжному консульстві; є можливою швидка та безперешкодна перереєстрація у реєстрі морських суден іншої держави, а також можливість паралельної реєстрації; 3) подат-

ки за реєстрацію та експлуатацію судна є вкрай низькими або взагалі відсутні; 4) держава реєстрації зацікавлена не в експлуатації судна, а лише в отриманні прибутків у вигляді податків або зборів; 5) держава реєстрації дозволяє наймання на зареєстровані судна іноземних осіб; 6) держава реєстрації не здійснює щодо суден адміністративного, технічного та соціального контролю, як це передбачено у п. 1 ст. 94 Конвенції ООН з морського права 1982 р.; 7) держава реєстрації гарантує анонімність поданих відомостей, включаючи назву, ім'я засновника та менеджера, кількість акцій тощо. У цьому разі встановлення дійсних власників судна практично неможливо. Збільшення доходів від такої реєстрації є відчутним для невеликих країн або країн, що не мають виходу до моря. З метою приваблення під свій прапор іноземних судновласників деякі держави вдаються також до практики міжнародних реєстрів суден.

Українські морські судна і судна внутрішнього плавання підлягають реєстрації у Державному судновому реєстрі України. Судна, що не підлягають реєстрації у Державному судновому реєстрі України, реєструються у Судновій книзі України відповідно до Закону України «Про внутрішній водний транспорт» від 03.12.2020 р. Іноземні судна, зафрахтовані за договором бербоут-чартера, підлягають реєстрації в Державному судновому реєстрі України тимчасово, на строк, що не перевищує строку дії такого договору, якщо на момент реєстрації судна воно не було внесено до суднового реєстру іншої держави або якщо таке судно внесено до суднового реєстру іншої держави, але запис про нього припинено, або отримано дозвіл уповноваженого органу держави іноземної реєстрації судна на тимчасову реєстрацію в Україні. У разі, коли в іншій державі дозволено внесення судна в декілька суднових реєстрів, від цієї вимоги можна відмовитися. Судно, побудоване на території України, підлягає реєстрації в порядку, визначеному Кабінетом Міністрів України. Порядок реєстрації суден у Державному судновому реєстрі України встановлюється центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сферах морського і внутрішнього водного транспорту. (ст. 26 КТМ України). Порядок та умови реєстрації суден,

припинення або тимчасового припинення реєстрації суден у Державному судовому реєстрі України визначено ст. 27 КТМ України. Порядок реєстрації суден у Державному судовому реєстрі України та Судновій книзі України затверджено наказом Міністерства інфраструктури України від 11.04.2022 р. № 203. Положення про порядок державної реєстрації іноземних суден, що експлуатуються на умовах договору бербоут-чартеру суб'єктами підприємницької діяльності затверджене постановою Кабінету Міністрів України від 16.08. 1994 р. № 559.

6. Екіпаж морського судна: визначення, склад

Екіпаж судна – особовий склад судна, який забезпечує керування, рух, живучість і безпеку експлуатації судна (Правила охорони праці для працівників морських рибних портів, затверджені наказом Державного комітету України з промислової безпеки, охорони праці та гірничого нагляду 18.12.2006 р. № 12). Екіпаж судна – капітан та інші особи, які зайняті на борту судна виконанням обов'язків, пов'язаних з експлуатацією чи обслуговуванням судна, або виконують інші обов'язки на судні та зазначені у судновій ролі цього судна (Закон України «Про внутрішній водний транспорт» від 03.12.2020 р.). Правове становище екіпажу судна, що плаває під прапором України, а також відносини між членами екіпажу, які беруть участь в експлуатації цього судна, між членами екіпажу цього судна і судновласником визначаються чинним законодавством України. Ці відносини, що виникають на судні, яке знаходиться в територіальному морі та внутрішніх водах України і плаває під прапором іншої держави, регулюються законодавством держави, під прапором якої плаває судно, договорами між судновласником і членами екіпажу судна, якщо інше не передбачено міжнародним договором України (ст. 48 КТМ України). До екіпажу судна входять капітан, інші особи командного складу і суднова команда. До командного складу судна, крім капітана, належать: помічники капітана, суднові механіки, електромеханіки, радіоспеціалісти, судновий лікар, боцман. До командного складу судновласник може віднести інших суднових спеціалістів. Суднова

команда складається з осіб, які виконують службові обов'язки на судні та не належать до командного складу судна (ст. 49 КТМ України). Мінімальний склад екіпажу, при якому допускається вихід судна в море, встановлюється центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сферах морського і внутрішнього водного транспорту, залежно від типу, району плавання, призначення судна та відповідно до чинного законодавства України. Порядок визначення мінімального складу екіпажу судна затверджено наказом Міністерства інфраструктури України від 10.11.2014 р. № 575.

7. Правове регулювання праці моряків

Праця моряка – одна з найбільш інтернаціональних. Часто на суднах перебуває екіпаж, представлений громадянами різних країн. Це викликало необхідність визначення глобальних стандартів їх праці та отримання необхідних для працевлаштування документів – дипломів та сертифікатів. До зайняття посад капітана та інших осіб командного складу судна допускаються особи, які мають відповідні звання та пройшли обов'язкову підготовку на умовах, визначених Міжнародною конвенцією про підготовку і дипломування моряків та несення вахти (ПДНВ) 1978 року, з поправками. Положення про звання осіб командного складу морських суден та порядок їх присвоєння затверджене постановою Кабінету Міністрів України від 30.12.2022 р. № 1499. Присвоєння звань засвідчується видачею диплома (сертифіката компетентності) та підтвердження до нього після успішного підтвердження компетентності у державній кваліфікаційній комісії. Обов'язкова підготовка моряків для осіб, які займають певні посади на судні або виконують спеціальні обов'язки на судні, здійснюється за програмами підготовки, схваленими центральним органом виконавчої влади, що реалізує державну політику у сфері морського та річкового транспорту, та підтверджується отриманням особою Свідоцтва фахівця після успішного завершення схваленої програми підготовки та, у разі необхідності, підтвердження кваліфікації у державній кваліфікаційній комісії. Повторне підтвердження диплома здійснюється

через строк, що не перевищує п'ять років з дати видачі попереднього підтвердження без складання іспитів у державній кваліфікаційній комісії у разі дотримання таких вимог: 1) придатності особи для роботи на суднах за станом здоров'я; 2) наявності чинних свідоцтв про схвалену обов'язкову підготовку, необхідну для диплома, що підтверджується; 3) наявності підтвердженого центральним органом виконавчої влади, що реалізує державну політику на морському та річковому транспорті, стажу роботи на суднах з виконанням при цьому функцій, що відповідають диплому, що підтверджується, на строк не менше загалом дванадцяти місяців з попередніх п'яти років, або сумарно трьох місяців з попередніх шести місяців перед повторним підтвердженням диплома, або вважаються еквівалентними, стажу роботи на судні, який вимагається абзацом першим пункту третього частини п'ятої статті 51 КТМ України, або успішного закінчення схваленого курсу або курсів підготовки, або завершення підтвердженого стажу роботи на судні з виконанням при цьому функцій, відповідних наявному диплому, протягом не менше трьох місяців на понадштатній посаді чи на посаді командного складу, нижчій за ту, яка передбачена дійсним наявним дипломом, безпосередньо перед зайняттям посади, для якої цей диплом є дійсним. Повторне підтвердження диплома для роботи на танкерах здійснюється через строк, що не перевищує п'ять років без складання іспитів у державній кваліфікаційній комісії у разі: наявності стажу роботи на судні, з виконанням при цьому функцій відповідно до отриманого диплома або підтвердження, протягом сумарно не менше трьох місяців з попередніх п'яти років, або успішного закінчення схваленого навчального курсу або курсів. Позбавлення звання і вилучення диплома або кваліфікаційного свідоцтва допускається тільки за рішенням суду. До зайняття посад командного складу, для яких не передбачено присвоєння звання, а також членів суднової команди допускаються особи, які мають видані у встановленому порядку відповідні документи, що підтверджують їх кваліфікацію, необхідну для виконання обов'язків на судні (ст. 51 КТМ України). Порядок прийняття на роботу суднового екіпажу, їх права і обов'язки, умови роботи на судні та оп-

лати праці, соціально-побутового обслуговування на морі і в порту, а також порядок і підстави звільнення регулюються законодавством і міжнародними договорами України, КТМ України, генеральними та галузевими тарифними угодами, колективними і трудовими договорами (контрактами) (ст. 54 КТМ України). В рамках Міжнародної організації праці прийнято також Конвенцію про працю в морському судноплавстві 2006 р. – зведений акт, який об'єднує всі сучасні норми існуючих міжнародних конвенцій та рекомендацій про працю в морському судноплавстві, а також основні принципи, що містяться в інших міжнародних конвенціях про працю. Конвенція ратифікована 101 державою – членом Міжнародної організації праці. Конвенція є обов'язковою для ратифікації державами – членами ЄС. Конвенція підписана Україною 23 червня 2006 року, проте до цього часу не ратифікована.

8. Арешт суден

Чинне законодавство України передбачає три види затримання морських суден. Перший – це адміністративний, до якого належать: заборона на вихід судна з морського порту (ст. 91 КТМ України); затримання судна начальником порту для забезпечення морських вимог (ст. 80–82 КТМ України); утримання судна рятувником після закінчення рятувальних операцій (ст. 340 КТМ України); утримання судна судноремонтним підприємством до повної оплати послуг за його ремонт; утримання судна продавцем до отримання від покупця повної оплати вартості судна. Другий – судовий арешт. Він здійснюється для забезпечення: морських вимог (ст. 41–47 КТМ України) та позовних вимог (ст. 149 ЦПК України). Третій – це арешт судна державним виконавцем з метою виконання судового рішення (ст. 55 Закону України «Про виконавче провадження»). Правила КТМ України не стосуються цього виду арешту. Одним із перших міжнародно-правових актів, які стосуються арешту суден, є Міжнародна Конвенція про уніфікацію деяких правил щодо накладення арешту на морські судна, прийнята у Брюсселі в 1952 р. Вона вступила в дію 24 лютого 1956 р., і в теперішній час її учасниками є понад 50 держав.

Україна приєдналася до цієї Конвенції. Згідно з ч. 2 ст. 1 Конвенції про арешт суден 1952 р., «арешт» означає затримання судна за ухвалою суду для забезпечення морської вимоги, але не включає конфіскацію судна на виконання судового рішення. Так, судно, яке ходить під прапором однієї з держав-учасниць цієї Конвенції, може бути заарештовано в межах юрисдикції будь-якої держави-учасниці конвенції виключно з морської вимоги. Особа, яка має морську вимогу (а це можуть бути фізичні, юридичні особи, органи влади), може вимагати арешту або конкретного судна, щодо якого виникла морська вимога, або будь-якого іншого судна, що належить особі, яка на момент виникнення морської вимоги була власником конкретного судна, навіть у тому випадку, коли арештоване судно готове до виходу з порту, за певними виключеннями, встановленими Конвенцією. Під «морською вимогою» Конвенція 1952 р. (п. 1 ст. 1) розуміє будь-яку вимогу, яка виникає з однієї або кількох таких обставин: заподіяння збитків судном при зіткненні або іншим чином; заподіяння шкоди життю або здоров'ю особи судном або у зв'язку з його експлуатацією; рятування судна або вантажу; договір про використання або наймання судна на умовах чартеру або іншим чином; договору перевезення вантажу на судні на умовах чартеру або іншим чином; втрати або пошкодження вантажу, який перевозиться на судні, включаючи багаж; загальної аварії; бодмереї (морської позики); буксирування; лоцманська провідка; суднове постачання в цілях експлуатації або підтримки судна; будівництво, ремонт, обладнання судна або сплата докових витрат і зборів; заробітна плата, належна капітану, особам командного складу або іншим членам екіпажу; зроблені від імені капітана судна або його власника дисбурсменські витрати, включаючи дисбурсменські витрати, зроблені відправниками вантажу, фрахтувальниками або агентами; спори про право власності на судно; спори між власниками про право власності на судно, володіння або користування ним або розподіл прибутку; іпотека судна або морська застава судна.

**Контрольні запитання
для перевірки досягнення результатів навчання**

1. Дайте визначення морської, морегосподарської, воєнно-морської діяльності.
2. Порівняйте визначення морської діяльності, що міститься у різних редакціях Морської доктрини України на період до 2035 року.
3. Назвіть міжнародні угоди у сфері арештів суден, а також морських застав та іпотек, до яких приєдналася Україна.
4. Визначте проблеми, пов'язані із застосуванням міжнародних угод у сфері арештів суден, а також морських застав та іпотек, до яких приєдналася Україна.
5. Охарактеризуйте практику арештів морських суден в Україні.

Лекція № 4

Тема

Міжнародно-правове регулювання морських перевезень вантажів. Фрахтування суден.

План

1. Організація морських перевезень вантажів. Каботажні та міжнародні перевезення. Міжнародно-правове регулювання морського перевезення вантажів.
2. Поняття, визначення, форма, докази наявності і зміст договору морського перевезення вантажу.
3. Сторони та проформи договору морського перевезення вантажу.
4. Фрахтування: поняття і визначення. Договір фрахтування судна. Види договору фрахтування судна.
5. Коносамент: визначення, функції, реквізити, застереження. Види коносаментів.
6. Обов'язки та відповідальність сторін договору морського перевезення вантажу.

Основний зміст

1. Організація морських перевезень вантажів. Каботажні та міжнародні перевезення. Міжнародно-правове регулювання морського перевезення вантажів

Морські простори з давніх часів використовуються людством як транспортний шлях для перевезень вантажів, пасажирів та багажу. На теперішній час морський транспорт займає перше місце у світі як за загальними об'ємами перевезень, так й за міжнародними перевезеннями, де домінують саме перевезення вантажів. Нерівномірний розподіл торговельного морського флоту серед держав, розосередження великих виробничих центрів за різними точками земної кулі, діяльність транснаціональних корпорацій на світових ринках виробництва та споживання об'єктивно призвели до ускладнення відносин торговельного мореплавства іноземним елементом, що спричинило необхідність створення особливої групи правових норм, які регулюють такі відносини. Держави, зацікавлені у розвитку та стабільному функціонуванні торговельного мореплавства, приділяють пильну увагу розвитку національного морського права. Однак, відносини, що складаються при перевезенні вантажів морем, не можуть бути врегульованими лише національним законодавством. Особливість договору міжнародного перевезення полягає у тому, що під час його виконання відповідні матеріально-правові норми застосовуються виходячи з різних колізійних принципів. Так, під час відправлення вантажу керуються законом країни відправлення, при видачі вантажу у кінцевому пункті – законом країни призначення. В інших випадках застосовується закон країни перевізника або закон країни прапору судна. Право, що підлягає застосуванню до міжнародного перевезення, може бути зазначене в транспортному документі, виданому перевізником. Вищезазначене призвело до появи спеціальних правових норм, які регулюють цей вид міжнародних відносин. На теперішній час можна виокремити чотири правових режими, які регламентують перевезення вантажів морем, закріплені різними міжнародними договорами: 1) Міжнародною конвенцією про уніфікацію деяких правил про коносамент, підписаною 25.08.1924 р. в Брюсселі (Гаазькі

правила); 2) Протоколом про зміну Міжнародної конвенції про уніфікацію деяких правил про коносамент (Вісбійські правила, а разом – Гаазько-Вісбійські правила); 3) Конвенцією ООН про морське перевезення вантажів, прийнятою в Гамбурзі в 1978 р., яка вступила в дію 01.01.1992 р. (Гамбурзькі правила); 4) крім зазначених правових документів, які створюють правові режими обмеження відповідальності судновласників, ООН підготувала новий правовий інструмент – Конвенцію про договори повністю або частково морського міжнародного перевезення вантажів, що отримала назву «Роттердамські правила», підписання яких відбулося у вересні 2009 р. Конвенція набуде чинності через рік із дати здачі на зберігання останньої ратифікаційної грамоти. Для набуття чинності необхідними є підписання або ратифікація Конвенції 20 державами. Перевезення між портами однієї держави мають назву каботажних перевезень, а перевезення між портами різних держав – міжнародними. Законодавством України даються визначення «каботажу», «каботажного перевезення», «каботажного плавання», «каботажного рейсу», «каботажних (внутрішніх) перевезень», «каботажних перевезень», «малого» та «великого каботажу», а також «міжнародних морських перевезень».

2. Поняття, визначення, форма, докази наявності і зміст договору морського перевезення вантажу

Договори морського перевезення вантажів є найбільш поширеними у практиці мореплавства, значні об'єми перевезень, стандартизована тара, пристосована для перевезень (контейнери), невелика вартість – все це свідчить на користь та обумовлює розвиток морських перевезень вантажів. Легальне визначення договору морського перевезення вантажу міститься у Кодексі торговельного мореплавства України. Він має бути укладений у письмовій формі. Документами, що підтверджують наявність і зміст договору морського перевезення вантажу, є: 1) рейсовий чартер – якщо договір передбачає умову надання для перевезення всього судна, його частини або окремих суднових приміщень; 2) коносамент – якщо договір не передбачає вказаної вище умови; 3) інші письмові докази (букінг-ноти, фікс-

чур-ноти, делівері-ордери тощо). Правовідносини між перевізником і одержувачем вантажу визначаються коносаментом. Умови договору морського перевезення, не викладені в коносаменті, обов'язкові для одержувача, якщо у коносаменті зроблено посилання на документ, в якому вони викладені. Перевізник може видати інший, ніж коносамент, документ на підтвердження отримання вантажу для перевезення. Такий документ є першорядним доказом укладання договору морського перевезення і приймання перевізником вантажу, як його описано в цьому документі. Перевізник зобов'язаний видати відправнику на його бажання кілька примірників коносамента тотожного змісту, причому в кожному з них відмічається кількість складених примірників коносамента. Після видачі вантажу по одному з примірників коносамента решта примірників втрачає силу. Коносамент передається з дотриманням таких правил: 1) іменний коносамент може передаватися за іменними передаточними написами або в іншій формі з дотриманням правил, установлених для передачі боргової вимоги; 2) ордерний коносамент може передаватися за іменними або бланковими передаточними написами; 3) коносамент на пред'явника може передаватися шляхом простого вручення. Коносамент виконує три класичні правові функції і має стандартизовану форму.

3. Сторони та проформи договору морського перевезення вантажу

Сторонами договору є перевізник (або фрахтівник) та відправник. Іноді до складу сторін зараховується також одержувач, проте іноді відправник може бути також й одержувачем вантажу. Правовідносини між перевізником і одержувачем вантажу визначаються коносаментом. Умови договору морського перевезення, не викладені в коносаменті, обов'язкові для одержувача, якщо в коносаменті зроблено посилання на документ, в якому вони викладені. Фрахтувальником і фрахтівником визнаються особи, що уклали між собою договір фрахтування судна (чартер).

Для прискорення процесу укладання договору морського перевезення вантажу використовується велика кількість типових форм

(проформ) договорів (фрахтування, перевезення тощо) та документів, що їх супроводжують (коносаментів, інших письмових доказів). Зручність таких проформ полягає у тому, що вони друкуються рядками, кожен з яких має номер. У тому випадку, якщо сторони бажають щось змінити у проформі, вони вказують лише номер рядка та нові слова або фрази, якими бажають замінити ті, що вказані у проформі. Це дозволяє укласти договори телефоном, обмежуючись кількома словами чи фразами. Доповнення або зміни, внесені до проформи, мають перевагу перед стандартною проформою. Багато проформ розроблено об'єднаннями судновласників і узгоджено з об'єднаннями вантажовласників та інших зацікавлених осіб, пристосовані для перевезення різних видів вантажів.

4. Фрахтування: поняття, визначення, призначення. Договір фрахтування судна. Види договору фрахтування судна

Укладення договору про найм судна називають фрахтуванням. За договором фрахтування судна судновласник зобов'язується за обумовлену плату (фрахт) надати судно фрахтувальнику для перевезення пасажирів, вантажів та для інших цілей торговельного мореплавства на певний час. Фрахтівником може бути як власник судна, так і судновласник, який зобов'язується за обумовлену плату (фрахт) надати судно фрахтувальнику. Фрахтувальник за договором фрахтування приймає судно для перевезення пасажирів, вантажів та для інших цілей торговельного мореплавства на певний час. При укладенні договору фрахтування суден та морських перевезень фрахівник і фрахтувальник повинні узгодити ряд взаємних обов'язків, що стосуються судна, вантажу, портів заходу, порядку розрахунків, оплати фрахту, а також багатьох інших обов'язків. При цьому необхідно передбачити різні ситуації, які можуть мати місце у майбутньому рейсі. У цілому, при фрахтуванні судна судновласник і фрахтувальник повинні узгодити між собою близько 30 різних істотних умов такого договору, формулювання яких повинні гарантувати їхнє одноманітне тлумачення. Завдання додатково ускладнюється тим, що переговори ведуться, як правило, шляхом листування електронною поштою або

телефоном, і часто мають бути узгоджені протягом декількох днів або навіть годин. Відповідно до ст. 912 ЦК України та ст. 203 КТМ України поняття «фрахтування» та «чартер» є синонімами. Найменування «тайм-чартер», «бербоут-чартер» та «дімаїз-чартер» є різновидами договору фрахтування, або чартеру. Велика кількість фрахтових угод і необхідність швидкого документального оформлення зумовило появу типових форм чартерів, що містять вже сформульовані та готові для практичного використання умови договору. Типові форми чартерів отримали назву – проформи чартерів. Проформи дозволяють сторонам при укладенні договору фрахтування посперитися на ту чи іншу стандартну проформу чартеру й обмежитися узгодженням лише його змінних умов: найменування судна і час його подачі під перевезення, рід і кількість вантажу, напрямок перевезення, норми і порядок навантаження-розвантаження, ставка фрахту, найменування відправників і одержувачів вантажу. Проформи чартерів почали створюватися ще в ХІХ – на початку ХХ ст. Тоді їх розробка зосередилася у двох організаціях – Британській палаті судноплавства і Балтійській і міжнародній морській раді (БІМКО). У теперішній час існує велика кількість стандартних проформ чартерів. Тільки БІМКО прийняла їх більше 50. Серед них велику частину становлять рейсові чартери (Кузнецов С. О., Пашковська Л. І. Морське приватне право. 2011).

З точки зору комерційних умов розрізняються два види фрахтування: для виконання конкретної транспортної роботи та фрахтування на час. Надане фрахтувальнику судно може бути укомплектоване екіпажем (тайм-чартер) або не споряджене і не укомплектоване екіпажем (бербоут-чартер). Договір фрахтування судна на час являє собою один із видів договору майнового найму (оренди) – оренди транспортного засобу з екіпажем. Для зручності у торговельному мореплаванні використовують стандартні проформи тайм-чартерів, побудовані з урахуванням того вантажу, який буде перевозитися на судні. Поряд із перевезенням вантажу та перевезенням пасажирів, фрахтування суден у тайм-чартер може відбуватися і для «інших цілей торговельного мореплавства», під якими розуміються використання суден для розвідки та розробки мінеральних та інших нежи-

вих ресурсів морського дна і його надр, лоцманської і криголамної проводки, рятувальних операцій та інших цілей. У разі фрахтування судна за тайм-чартером капітан та інші члени екіпажу підпорядковуються розпорядженням фрахтувальника щодо експлуатації судна, за винятком розпоряджень щодо судноводіння, внутрішнього розпорядку на судні та складу екіпажу. Договір фрахтування судна без екіпажу (бербоут-чартер) – різновид договору фрахтування судна на певний час. Предметом бербоут-чартеру є передача фрахтувальнику судна на час без надання послуг екіпажу. Внаслідок такої передачі до фрахтувальника переходять правомочності користування та володіння судном (останнє він здійснює через підпорядкований йому в усіх відношеннях екіпаж). Більше того, якщо зафрахтоване за бербоут-чартером судно використовується для перевезення вантажу – то і правомочність володіння вантажем на той час, протягом якого він знаходиться на судні, переходить до фрахтувальника. Як і при укладанні тайм-чартеру, угода сторін про бербоут-чартер і про його умови повинна мати просту письмову форму незалежно від терміну дії договору. На відміну від тайм-чартеру, фрахтувальник оплачує не якусь частину, а всі витрати, пов'язані з експлуатацією судна. Зокрема, він виплачує зарплату і організовує постачання продовольства екіпажу, оплачує портові, лоцманські, каналні, консульські, буксирні та інші збори, а також витрати із страхування судна, страхування своєї відповідальності та сюрвеєрські огляди судна. Дімайз-чартер – вид чартеру, за яким судовласник передає судно фрахтувальнику на обумовлений термін разом із командою, члени якої стають його працівниками; фрахтувальник приймає на себе всі витрати по судну, включаючи заробітну плату екіпажу, і здійснює оплату судовласнику щомісяця. Фрахтувальник несе також витрати з постачання та ремонту судна. На відміну від тайм-чартеру, де право на рятувальну винагороду належить судовласнику і фрахтівнику у рівних частинах, за дімайз-чартером це право належить лише фрахтівнику. Зміст слот-чартера визначається звичайною договірною практикою, що склалася останніми роками на ринку оренди контейнеромісткості. Слоти орендуються на судах морських перевізників, які стоять на

лініях, тобто працюючих за заздалегідь оголошеними тарифами за розкладом із заходом до базових та факультативних портів маршруту. Слоти орендуються на строк (зазвичай від одного кварталу до одного року), під час якого судно працює на лінії. Основою укладання договорів є проформа слот-чартера SLOTHIRE, розроблена БІМКО у 1993 р.

5. Коносамент: визначення, функції, реквізити, застереження. Види коносаментів

Коносамент є документом, що підтверджує наявність та зміст договору морського перевезення (п. 2 ст. 134 КТМ України). Сам по собі коносамент не є договором морського перевезення, адже договір завжди двостороння або багатостороння угода, тоді як коносамент односторонній акт, що підписується капітаном чи іншим уповноваженим представником перевізника. Разом з тим, в коносаменті викладаються основні умови договору перевезення. У здійсненні морського перевезення центральне місце займає перевізник. Відносини перевізника з відправниками та/або одержувачами вантажу становлять складну різноманітну систему. Вона є настільки великою, що міжнародною практикою були вироблені ефективні форми організації відносин перевізника з одержувачем вантажу – проформи коносаментів. Коносамент, що видається перевізником відправнику, регулює відносини не стільки між відправником вантажу і перевізником, а скільки між перевізником і одержувачем вантажу. Також варто зауважити, що договір перевезення, який оформляється у вигляді коносамента, визначає взаємні права та обов'язки між перевізником і вантажоодержувачем, що свідчить про правову природу договору на користь третьої особи – одержувача. При цьому слід пам'ятати, що коносамент – документ односторонній, містить підпис і печатку лише перевізника, таким чином, формою договору морського перевезення вантажу він жодним чином вважатися не може. Також коносамент не містить положень про відповідальність сторін договору. Тим не менш, коносамент містить всі реквізити, необхідні і достатні для укладення такого договору. Тривале використання коносамента

як цінного паперу, що посвідчує факт укладення договору морського перевезення вантажу та забезпечує можливість відчуження майна, що знаходиться в дорозі за таким договором, безпосередньо під час його транспортування, свідчить про високу ефективність даного інструменту у сфері міжнародної торгівлі (Виговський О. Питання уніфікації регулювання коносаментів у міжнародному приватному праві. *Вісник Академії правових наук України*. 2010. № 3 (62). С. 232). У теорії та практиці морських перевезень зазвичай виокремлюються три основні правові функції коносамента: підтвердження наявності та змісту договору морського перевезення; функція розписки, виданої відправникові вантажу перевізником про прийняття вантажу до перевезення; функція товаророзпорядчого документа. Розвиток документа як символу товару (товаророзпорядчого документа) відбувався одночасно з розвитком документа як символу грошей (цінного паперу). Коносамент є товаророзпорядчим документом. Ця функція виражається у тому, що угоди купівлі-продажу товарів, а також інші операції з товарами здійснюються за допомогою коносамента без фізичної передачі самих товарів. Тобто коносамент, що представляє названі у ньому товари, може бути куплений, проданий, переданий на певних умовах. Це можливо у силу того, що коносамент, будучи цінним папером, оособлює право власності на конкретний вказаний у коносаменті вантаж. Таким чином, відправник, виступаючи законним власником коносамента, зберігає своє право розпоряджатися вантажем протягом його транспортування і до моменту передачі його уповноваженій особі. Видача вантажу в порту призначення проводиться після пред'явлення коносамента. Ця правова функція коносамента має дуже велике значення у торговельному обігу. Як будь-який цінний папір, коносамент персоніфікується з певною річчю (грошима). Іншими словами, поки вантаж перебуває в дорозі (а морське перевезення може займати великий період часу), його можна продати, закласти. Таким чином, вантаж, як матеріальна цінність не виключається з торговельного обороту.

Перепродаж товару в дорозі – поширене явище у зовнішній торгівлі. Ні в момент укладення договору морського перевезення ванта-

жу, ні під час виконання цього договору інколи не можна визначити одержувача вантажу: при перевезенні за ордерним коносаментом вантажоодержувач виявиться в той момент, коли він буде вказаний тією особою, відповідно до «наказу» (to order), якої було видано коносамент. При перевезенні вантажу за коносаментом на пред'явника, вантажоодержувач визначиться ще пізніше – в момент пред'явлення одержувачем вимоги про видачу вантажу перевізнику. Перепродаж товару в дорозі створює можливість появи у складі учасників договору перевезення вантажу нової особи – держателя коносамента (англ. – holder, нім. – Inhaber, фр. – porteur). Широке поширення в законодавствах терміна «держатель коносамента» припадає на період після 1870 р. Зберігалися також і старі формулювання. Держателями могли бути вантажовласники, страховики вантажів, банки. Коносамент слугує також розпискою перевізника в прийомі вантажу. Він є доказом приймання перевізником зазначеного в ньому вантажу. Доказова сила коносамента як розписки, виданої на підтвердження прийому вантажу для перевезення, залежить від того, між якими учасниками перевезення виникла суперечка з приводу даних коносамента про вантаж. Якщо дані коносамента служать предметом спору між сторонами договору – відправником (фрахтувальником) і перевізником, вони вважаються достовірними, поки не доведено протилежне. Якщо ж коносамент переходить до третьої особи, то оспорування даних коносамента перевізником вже неприпустимо.

Відповідно до ч. 1 ст. 137 КТМ України після приймання вантажу до перевезення перевізник вантажу, капітан або агент перевізника зобов'язані видати відправникові коносамент, що є доказом прийому перевізником вантажу, зазначеного в коносаменті. Однак, незважаючи на пряму вказівку, цей обов'язок перевізника не є безумовним, тому що відповідно до ч. 2 цієї статті перевізник «може видати відправникові не коносамент, а інший документ у підтвердженні одержання вантажу для перевезення. Частина 3 ст. 3 Правил Гаага-Вісбі закріплює, що «отримавши вантажі і прийнявши їх під свій контроль, перевізник, капітан або агент перевізника повинен, на вимогу відправника, видати відправнику коносамент, який належним чином

описує вантаж, що містить розпізнавальні знаки, кількість вантажу, зовнішній вигляд і стан вантажу». Обов'язок перевізника підтвердити прийняття вантажу видачею коносаменту також міститься в ч. 1 ст. 14 Гамбурзьких правил, яка говорить: «коли перевізник або фактичний перевізник приймає вантаж у своє відання, перевізник на вимогу вантажовідправника зобов'язаний видати вантажовідправнику коносамент». Коносамент видається після прийняття вантажу до перевезення на прохання відправника. Придбання бланків коносаментів і початкове їх заповнення здійснюється відправником вантажу. Далі коносамент надходить у сферу відповідальності перевізника, який повинен оформити коносамент остаточно та звірити дані відправника з інформацією штурманської розписки. Штурманська розписка видається відправнику до видачі коносаменту і також є розпискою в прийманні вантажу до перевезення. Після чого, перевізник повинен видати коносамент відправнику вантажу на його прохання. Видача коносаменту пов'язується з установленням трьох важливих фактів: отримання вантажу перевізником, навантаження вантажу на борт судна, відхід судна. Коносамент підписується від імені перевізника. Фактично, як правило, це здійснюється капітаном судна, або ж іншою особою, уповноваженою капітаном. Зазвичай підписання коносаменту провадиться в день його видачі. Також, повноваження на підписання коносаменту має морський агент, зокрема лінійний агент, а в окремих випадках вантажний агент. Важливим елементом є дата видачі коносаменту. Як правило, дата видачі свідчить про дату виконання поставки і є датою укладення договору морського перевезення. Дата видачі коносаменту також має важливе значення в розрахункових відносинах. Некоректне зазначення дати може виявлятися у проставленні дати в коносаменті більш пізнім днем (Stale Bill of Lading) або у датуванні коносаменту більш ранньою датою, що передує навантаженню вантажу на борт (Antedated Bill of Lading). Датування коносаменту попередньою датою є суворим порушенням, а іноді може являти собою кримінально каране діяння – шахрайство чи фальсифікацію документів.

6. Обов'язки та відповідальність сторін договору морського перевезення вантажу

Обов'язки перевізника полягають у: приведенні судна у морехідний стан (ст. 143); поданні судна під навантаження; прийнятті та розміщенні вантажу на судні; здійсненні самого перевезення; видачі вантажу одержувачу, а також видачі відправнику коносамента, який є доказом прийому перевізником вантажу, зазначеного в коносаменті (ст. 137 КТМ України), видачі відправнику на його бажання кілька примірників коносамента тотожного змісту (ст. 139), у разі, якщо відправнику надано для перевезення все судно, перевізник зобов'язаний на вимогу відправника відправити судно в плавання, навіть якщо не весь вантаж був навантажений. Перевізник у цьому випадку зберігає право на повний фрахт (ст. 155); перевізник зобов'язаний доставляти вантажі у встановлені терміни, а якщо вони не встановлені, – у звичайно прийняті терміни (ст. 160). Приведення судна у морехідний стан є важливим і основним обов'язком морського перевізника, оскільки безпосередньо пов'язане з питанням безпеки мореплавства. Подача судна під навантаження вказує на те, що судно, як тільки його попередні зобов'язання завершено, має піти до порту або місця навантаження або так близько до нього, як воно може безпечно підійти і, перебуваючи завжди на плаву, завантажити там повний вантаж. Прийняття та розміщення вантажу на судні є обов'язком перевізника, який безпосередньо пов'язаний із збереженням перевезення вантажу. Вантаж на судні повинен розміщуватись за вантажним планом, затвердженим капітаном. Вказівки перевізника (капітана та його помічників) щодо завантаження, розміщення, кріплення, сепарації та вивантаження вантажу є обов'язковими для усіх осіб, які виконують вантажні роботи. Відповідальність за правильне розміщення, кріплення та сепарацію вантажів завжди несе перевізник. Здійснення самого перевезення є важливою умовою договору перевезення, що впливає із самої його сутності. При цьому перевезення повинно здійснюватися без затримок та при повному збереженні вантажу. Після прибуття судна до порту або іншого місця призначення перевізник зобов'язаний видати вантаж уповноваженій на його отримання

особі (одержувачу). Обов'язки відправника: сплатити за перевезення встановлену плату (фрахт); передати перевізнику всі документи стосовно вантажу, як того вимагають портові, митні, санітарні та інші адміністративні правила; за кожний зайвий день затримки судна понад контрсталійний час відправник зобов'язаний відшкодувати перевізнику заподіяні збитки. Правила обмеження відповідальності та підстави, що виключають відповідальність перевізника, викладені у нормах національного законодавства та міжнародних угодах, у яких уніфіковано правила морських перевезень вантажів. Зокрема, відповідно до Гаазьких правил, підставами, що виключають відповідальність перевізника за втрату чи пошкодження вантажу є: а) дії, недбалість чи упущення капітана, члена екіпажу, лоцмана чи службовців перевізника у судноводінні чи управлінні судном; б) пожежа, якщо тільки вона не виникла внаслідок дій чи вини перевізника; с) ризики, небезпеки чи випадковості на морі чи інших судноплавних водах; d) непереборна сила; е) воєнні дії; f) дії антисуспільних елементів; g) арешт чи затримання владою, урядами чи народом або накладення судового арешту; h) карантинні обмеження; і) дії чи упущення відправника чи власника вантажів, його агенту чи представника; j) страйки чи локаути або призупинення чи затримки робіт з будь-яких причин повністю чи частково; k) повстання чи народні хвилювання; l) рятування чи спроби рятування життів чи майна на морі; m) втрата обсягу чи ваги або будь-яка інша втрата чи пошкодження, що виникли через приховані недоліки, особливої природи вантажу чи властивих вантажу дефектів; n) недостатність упаковки; о) неповнота чи недоліки маркування; p) приховані недоліки, які не можна виявити за умов прояву розумної турботливості; q) будь-які інші причини, що виникли не через дії і не з вини перевізника і не через дії та не з вини агентів або службовців перевізника; однак тягар доказування покладається на особу, яка вимагає такого звільнення від відповідальності, і вона повинна довести, що не дії чи особиста вина перевізника, ні дії чи вина агентів чи службовців перевізника не відповідали втратам чи збиткам (ст. 4).

**Контрольні запитання
для перевірки досягнення результатів навчання**

1. Якими нормативно-правовими актами (національними, міжнародними) врегульовано процес укладання, форму, зміст та особливості договору чартеру (фрахтування)?
2. Чим розрізняються тайм-чартер та бербоут-чартер?
3. Назвіть проформи договору чартеру (фрахтування), визначте їх основні умови.
4. Назвіть правові режими, які регламентують перевезення вантажів морем.
5. Що таке розрахункова одиниця, яка застосовується для обмеження відповідальності при здійсненні морського перевезення вантажу.
6. Назвіть обов'язки перевізника при здійсненні перевезення вантажу відповідно до Гамбурзьких правил.

Лекція № 5

**Тема
Міжнародно-правове регулювання морських
перевезень пасажирів**

План

1. Договір морського перевезення пасажирів: поняття, визначення, форма, доказ наявності та зміст. Час перевезення, сфера застосування КТМУ.
2. Обов'язки та права перевізника за договором морського перевезення пасажирів.
3. Відповідальність сторін за договором морського перевезення пасажирів.
4. Договір морського круїзу – поняття, визначення, форма, доказ наявності та зміст. Сторони і сфера застосування.
5. Права, обов'язки та відповідальність організатора та учасника круїзу.

Основний зміст

1. Договір морського перевезення пасажирів: поняття, визначення, форма, доказ наявності та зміст. Час перевезення, сфера застосування КТМ України

За договором морського перевезення пасажирів перевізник зобов'язується перевезти пасажирів і його каютний багаж у пункт призначення, а в разі здачі пасажиром багажу – також доставити багаж у пункт призначення і видати його уповноваженим на отримання багажу особі; пасажир повинен сплатити встановлену плату за проїзд, а при здачі багажу – і плату за провезення багажу. Перевезення охоплює час перебування пасажирів та його каютного багажу на судні, час посадки на судно і висадки, а також доставки пасажирів водним шляхом з берега на судно і назад, якщо плата за доставку входить у вартість квитка або якщо судно, що використовується для цього допоміжного перевезення, було надано перевізником. Перевезення іншого багажу, який не є каютним багажем, охоплює час з моменту прийняття його перевізником, службовцем або агентом перевізника на березі або на борту судна до моменту його видачі перевізником, службовцем або агентом перевізника (ст. 184 КТМ). Укладення договору про перевезення пасажирів посвідчується квитком, а про здачу пасажиром багажу до перевезення – багажною квитанцією. Плата за перевезення пасажирів і багажу визначається угодою сторін. Правила глави КТМ України про договір морського перевезення пасажирів застосовуються до перевезень пасажирів і багажу, якщо: 1) судно плаває під Державним прапором України; 2) договір перевезення укладено в Україні; 3) відповідно до договору перевезення місце відправлення або призначення знаходиться на території України. Будь-які угоди сторін, що обмежують права пасажирів, передбачені цією главою, є недійсними.

2. Обов'язки та права перевізника за договором морського перевезення пасажирів

У КТМ України передбачена відповідальність перевізника. Так, перевізник відповідає за шкоду, заподіяну внаслідок смерті пасажирів

або ушкодження його здоров'я, а також у результаті втрати або пошкодження багажу, якщо подія, внаслідок якої було завдано шкоди, сталася під час перевезення і була наслідком вини або недбалості перевізника, його працівників, агентів, які діють у межах своїх службових обов'язків. У практиці правового регулювання міжнародного морського пасажирського судноплавства багато уваги приділяється наступним обов'язкам перевізника: дотримання часу відходу та прибуття пасажирських суден, допустимих відхилень від встановлених строків; повідомлення маршруту подорожі; забезпечення пасажиру безпеки посадки, висадки та перебування на судні; забезпечення якісного обслуговування пасажирів; забезпечення схоронності валізи (сумки), особистих речей пасажирів (крім дорогоцінностей та грошей), які пасажир перевозить у відведеному місці; приведення судна у стан, придатний для плавання і безпечного перевезення пасажирів, завчасне належне спорядження його і забезпечення всім необхідним для плавання, укомплектування екіпажем і утримання судна в такому стані протягом усього часу морського перевезення пасажирів.

Перевізник має право відмовитися від договору морського перевезення пасажирів при настанні наступних обставин: воєнних або інших дій, що можуть загрожувати небезпекою захоплення судна або вантажу; блокади порту відправлення або призначення; затримання судна за розпорядженням властей з причин, що не залежать від сторін договору; залучення судна для спеціальних потреб держави (п. 1–4 ст. 156 КТМ України). Договір морського перевезення пасажирів припиняється без відмови сторін при настанні таких обставин: судно загине або буде силоміць захоплене; судно буде визнане непридатним для плавання (п. 1, 2 ч. 1 ст. 158 КТМ України). У разі припинення договору морського перевезення пасажирів до відходу судна пасажир повертається вся плата за проїзд і провіз багажу, а при припиненні договору після початку рейсу – частина вказаної плати пропорційно відстані, перевезення на яку не відбулося. Перевізник має право затримати відхід судна, змінити маршрут перевезення, місце посадки або висадки пасажирів, якщо такі дії будуть необхідні внаслідок стихійного лиха, несприятливих санітарно-епідеміологічних умов

у порту відправлення, призначення або за маршрутом перевезення, а також інших подій і явищ, що не залежать від перевізника і роблять неможливим виконання договору морського перевезення пасажирів.

3. Відповідальність сторін за договором морського перевезення пасажирів

Перевізник відповідає за шкоду, заподіяну внаслідок смерті пасажирів або ушкодження його здоров'я, а також в результаті втрати або пошкодження багажу, якщо подія, внаслідок якої було заподіяно шкоду, сталася під час перевезення і була наслідком вини або недбалості перевізника, його працівників, агентів, які діють у межах своїх службових обов'язків. Перевізник відповідає за нестачу або пошкодження прийнятого до перевезення багажу, а також за прострочення в його доставці, якщо не доведе, що нестача, пошкодження або прострочення в доставці сталися не з його вини. Перевізник не відповідає за втрату чи пошкодження грошей, цінних паперів, дорогоцінних металів і виробів з них, коштовностей, прикрас, виробів мистецтва або інших цінностей, за винятком випадків, коли такі цінності були здані на збереження перевізнику, який погодився їх зберігати в безпеці. В останньому випадку перевізник відповідає не вище межі, передбаченої ч. 4 ст. 194 КТМ України. Якщо перевізник доведе, що вина або недбалість пасажирів стали причиною або сприяли його смерті або ушкодженню здоров'я, втраті або пошкодженню його багажу, суд, що розглядає справу, може звільнити перевізника від відповідальності повністю чи частково. За невиконання обов'язку перевірити перед початком міжнародного морського перевезення у пасажирів наявність документів, необхідних для в'їзду до держави прямування, транзиту, що призвело до перевезення чи спроби перевезення пасажирів через державний кордон України без необхідних документів, перевізник несе відповідальність, передбачену законом.

У випадку смерті пасажирів або ушкодження його здоров'я відповідальність перевізника ні в якому разі не перевищує 175000 розрахункових одиниць у відношенні перевезення в цілому. Відповідальність перевізника за втрату або пошкодження каютного багажу ні

в якому разі не перевищує 1800 розрахункових одиниць на пасажирів у відношенні перевезення в цілому. Відповідальність перевізника за втрату або пошкодження автомашини, включаючи весь багаж, що перевозиться в автомашині чи на ній, ні в якому разі не перевищує 10000 розрахункових одиниць за автомашину щодо перевезення в цілому. Відповідальність перевізника за втрату або пошкодження іншого багажу, ніж той, що зазначено в частинах другій і третій цієї статті, ні в якому разі не перевищує 2700 розрахункових одиниць на пасажирів у відношенні перевезення в цілому. Перевізник і пасажир можуть шляхом точно вираженої письмової угоди встановити більш високі межі відповідальності, ніж ті, що передбачені вище. Перевізник, працівник або агент перевізника не вправі скористатися межами відповідальності, якщо буде доведено, що збиток заподіяно внаслідок дій або упущень перевізника, працівника або агента перевізника, скоєних або з наміром заподіяти цей збиток, або через самовпевненість з усвідомленням можливого заподіяння збитку.

4. Договір морського круїзу – поняття, визначення, форма, доказ наявності та зміст. Сторони і сфера застосування

Договір морського круїзу є різновидом договору морського перевезення пасажирів. Морський круїз – це морська подорож пасажирів з метою відпочинку, що здійснюється, як правило, по замкнутому колу на одному й тому ж судні. Морські круїзи поділяються на внутрішні (між портами однієї держави) та міжнародні (між портами різних держав). Основними видами міжнародних морських круїзів є кільцеві (із заходом у 7–12 портів), в одному напрямку (наприклад, навколо Європи, навколо Скандинавії), кругосвітні і міжконтинентальні. Відносини між організатором морського круїзу і учасником морського круїзу оформлюються, як правило, договором морського круїзу або договором на надання туристських послуг. Правові відносини, які виникають при оформленні морських круїзів, не збігаються із звичайними договірними відносинами з перевезення пасажирів і багажу, відрізняючись від них суб'єктивним складом і колом обов'язків сторін. Основними відмінностями є такі: сутність морського переве-

ження зводиться до переміщення пасажирів з одного пункту в інший, сутністю договору морського круїзу є морська подорож і відпочинок. Морський круїз – спеціально організована колективна морська подорож за певною програмою з наданням її учасникам широкого комплексу послуг (побутового та екскурсійного обслуговування, харчування, культурно-масових розваг, інших послуг, що надаються в залежності від цілей морського круїзу). Такі властивості морського круїзу, як спеціальна організація колективної морської подорожі і заздалегідь обумовлений комплекс послуг, якими користуються учасники морського круїзу, дозволяють відмежувати морський круїз не тільки від перевезення морем індивідуальних пасажирів, але й від організованих груп пасажирів (Кузнецов С. О., Пашковська Л. І. Морське приватне право. 2012). Документом, що підтверджує наявність договору морського круїзу, є іменна путівка або інший прирівняний до неї документ, виданий організатором круїзу. Правила глави КТМ України щодо договору морського круїзу застосовуються у тих випадках, коли угодою сторін за договором круїзу не встановлено інше. Однак будь-яка угода сторін, що обмежує права учасника круїзу, передбачені в КТМ України, є недійсною. Сторони договору морського круїзу: організатор та учасник круїзу.

5. Права, обов'язки та відповідальність організатора та учасника круїзу

Учасник круїзу має право у будь-який час до початку круїзу відмовитися від договору морського круїзу. Учасник круїзу, який заздалегідь повідомив організатора круїзу про відмову від договору, має право одержати назад плату за круїз у порядку, розмірах і термінах, встановлених договором морського круїзу. У випадку, коли організатор круїзу не може надати учасникові круїзу місце на судні, яке передбачено договором, або за згодою учасника круїзу таке ж місце на іншому судні, що за своїми характеристиками і комфортабельністю не нижче обумовленого, учасник круїзу вправі відмовитися від договору і повністю отримати назад плату за круїз. Організатор круїзу

має право відмовитися від договору морського круїзу у разі виникнення до початку круїзу наступних обставин: воєнних або інших дій, що можуть загрожувати небезпекою захоплення судна або вантажу; блокади порту відправлення або призначення; затримання судна за розпорядженням властей з причин, що не залежать від сторін договору; залучення судна для спеціальних потреб держави (п. 1–4 ст. 156 КТМ України). Якщо ці обставини трапились після початку круїзу і призвели до його припинення, договір анулюється. У цьому випадку організатор круїзу зобов'язаний повернути учаснику плату за невикористану частину круїзу і на вимогу останнього доставити його в порт відправлення. У випадку збільшення терміну круїзу через непередбачені обставини організатор круїзу несе всі додаткові витрати, пов'язані з наданням послуг учасникові круїзу. Організатор круїзу несе відповідальність за шкоду, заподіяну смертю або ушкодженням здоров'я учасника круїзу, а також втратою або пошкодженням його речей відповідно до правил статей 193, 194 КТМ України.

Контрольні запитання для перевірки досягнення результатів навчання

1. Назвіть види пасажирських перевезень.
2. В яких випадках перевізник, працівник або агент перевізника не вправі скористатися межами відповідальності відповідно до положень Афінської конвенції 1974 року?

Лекція № 6

Тема

Іпотека морських суден

План

1. Поняття і підстави виникнення застави та іпотеки на морське судно
2. Предмет іпотеки морських суден
3. Укладання договору про іпотеку

Основний зміст

1. Поняття і підстави виникнення застави та іпотеки на морське судно

Достовірні відомості про походження правового інституту застави та іпотеки морських суден практично невідомі. Найбільш древнім договором, що представляв собою договір позики під заставу судна, був договір бодмереї. Цей договір укладався капітаном судна на користь кредитора для забезпечення його зобов'язань за договором позики. Він був відомий ще давньому грецькому та римському праву. Термін «бодмерея» використовувався до XIX ст., коли цей інститут як засіб забезпечення виконання зобов'язань вже не задовольняв інтереси сторін. Застава являє собою один із способів забезпечення зобов'язань. У свою чергу, способи забезпечення зобов'язань – це спеціальні заходи, які достатньою мірою гарантують виконання основного зобов'язання і стимулюють боржника до належної поведінки. Одним із найбільш ефективних способів забезпечення зобов'язання є іпотека – застava нерухомого майна. Об'єкти нерухомості мають, як правило, значну вартість. Крім того, ці об'єкти, які відповідають ознаці пов'язаності із землею, неможливо заховати, таємно перемістити в інше місце, в інший спосіб вивести з-під контролю заставоутримувача. Суть морської іпотеки проявляється в наступному. Кредитору (іпотекодержателю) надається пріоритетне перед іншими кредиторами право (за виключеннями, встановленими законом) на задоволення своїх вимог до боржника за рахунок обтяженого іпотекою морського судна. Іпотека залежить від основного зобов'язання, має додатковий акцесорний характер та забезпечує дійсну вимогу (Брылев А. А. Арест морских судов в торговом мореплаваннии. О.: Феникс, 2012. С. 95). Виходячи з цих положень, морська іпотека може забезпечувати лише існуючу вимогу, вимоги, які ще не виникли або тільки можуть виникнути у майбутньому, морська іпотека не забезпечує. Також під іпотекою морських суден, як правило, розуміють заставу нерухомості, коли предмет застави не передається у володіння кредитора, але залишається у володінні та експлуатації власника. Відповідно до такого договору заставодержатель судна

(банк, що видав кредит), у випадку невиконання боржником свого основного зобов'язання з повернення суми кредита з відсотками у встановлений договором строк, має право отримати відшкодування своїх грошових вимог з вартості закладеного судна боржника переважно перед іншими кредиторами судновласника, за виключеннями, встановленими законом. Іншими словами, за договором іпотеки судна, у випадку неповернення судновласником банку суми кредита та відсотків у строк, банк має право вимагати продажу закладеного судна за рішенням суду та задоволення своїх вимог з вирученої від продажу суми переважно перед іншими кредиторами судновласника. Таке визначення іпотеки судна, метою якої є забезпечення повернення виданого банком кредита, хоча й віддзеркалює відносини між кредитором та боржником, що найбільш часто складаються в торговельному мореплавстві, але все ж таки є окремим випадком іпотеки, оскільки вона може забезпечувати не лише вимоги з кредитного договору, але й будь-які інші вимоги. В Україні іпотека морських суден регулюється Міжнародною конвенцією про морські застави та іпотеки 1993 р. (Україна приєдналася до неї відповідно до Закону України від 22.11.2002 р.), законами України «Про заставу» від 02.10.1992 р., «Про іпотеку» від 05.06.2003 р., а також Главою 3 «Морська іпотека» Розділу X КТМ України. Відповідно до українського законодавства стосовно морських суден використовується правовий режим іпотеки. ЦК України (ст. 181) поширює режим нерухомого майна на морські судна та на судна внутрішнього плавання. Іпотека судна встановлюється з метою забезпечення грошового зобов'язання договором власника судна і кредитора з наступною реєстрацією її у відповідності до ст.ст. 365 і 366 КТМ України. Підставою виникнення іпотеки є договір. За договором будь-яке судно, зареєстроване у Державному судовому реєстрі України або Судновій книзі України, може бути закладено згідно з чинним законодавством судновласником (іпотечним заставодавцем) для забезпечення зобов'язання кредиторів (іпотечному заставодержателю). Заставодавцем може бути сам боржник за зобов'язанням, забезпеченим іпотекою, або особа, яка не бере участі у цьому зобов'язанні (третя особа). Незважаючи на термінологічну

схожість, на відміну від іпотеки, морська застава встановлюється на судно з метою забезпечення деяких вимог до судновласника, вичерпний перелік яких міститься у п. 1 ст. 358 КТМ. Особливістю морської застави на судно є той факт, що морська застава на судно продовжує обтяжувати судно незалежно від переходу права власності на судно, зміни його реєстрації або зміни прапора судна. Морська застава не підлягає державній реєстрації. А іпотека, у свою чергу, визнається дійсною за умови державної реєстрації у тому ж реєстрі, в якому зареєстровано судно (Кузнецов С. О., Пашковська Л. І. Морське приватне право. 2011).

2. Предмет іпотеки морських суден

Предметом іпотеки суден є морські судна та судна внутрішнього плавання. Відповідно до КТМ України торговельне судно означає самохідну чи несамохідну плавучу споруду, що використовується: 1) для перевезення вантажів, пасажирів, багажу і пошти, здійснення рибогосподарської діяльності (в тому числі риболовні судна), розвідки і добування корисних копалин, пошуку і рятування людей, які зазнали лиха на морі, буксирування інших суден та плавучих об'єктів, здійснення аварійно-рятувальних, навігаційно-гідрографічних, гідротехнічних робіт, обслуговування суден і пасажирів у морському порту (морському терміналі), піднімання майна, що затонуло в морі; 2) для здійснення державного нагляду за безпекою мореплавства (судноплавства), охороною морського природного середовища і водних біоресурсів; 3) для наукових, навчальних і культурних цілей; 4) для спорту; 5) для інших цілей. Ключовими словами, що містяться у визначенні, є «плавуча споруда». Морським судном може бути тільки «споруда», тобто цілеспрямовано і штучно створений об'єкт, і тільки «плавуча» споруда, тобто споруда, яка не просто плаває, а спеціально створена для цих цілей. Для правового регулювання іпотеки морських суден визначення морського судна має принципове значення, оскільки воно визначає те майно, щодо якого можливе встановлення іпотеки. З урахуванням вищесказаного, можна визначити, що предметом іпотеки морського судна є самохідна або несамохідна плавуча

споруда, що використовується або збудована для використання з метою торговельного мореплавства, зареєстрована як морське судно відповідно до законодавства України у відповідному судовому реєстрі (Кузнецов С. О., Пашковська Л. І. Морське приватне право. 2011).

3. Укладання та виконання договору про іпотеку

Відповідно до Закону України «Про іпотеку» від 05.06.2003 р. договір про іпотеку укладається з дотриманням положень цього закону, а також загальних правил ЦК України про укладення договорів. Договір про іпотеку має бути укладений у письмовій формі. У договорі про іпотеку зазначаються найменування, місцезнаходження сторін, суть вимоги, що забезпечується іпотекою, її розмір і термін виконання зобов'язання, оцінка і місцезнаходження судна, а також будь-які інші умови, щодо яких за заявою однієї із сторін повинна бути досягнута згода. Права і обов'язки сторін договору про іпотеку, а також порядок його оформлення визначаються законодавством держави іпотечного заставодержателя, якщо інше не встановлено угодою сторін. Іпотека не означає відчуження судна іпотечному заставодержателю, так само як іпотечний заставодавець не може розглядатися як особа, що втратила право власності на закладене судно. Що стосується оцінки предмета іпотеки, то вона визначається відповідно до законодавства України за угодою заставодавця із заставоутримувачем і вказується у договорі про іпотеку у грошовому вираженні. Сторони договору можуть доручити оцінку предмета іпотеки незалежній професійній організації. Договір про іпотеку морського судна вважається укладеним і набирає чинності з моменту його державної реєстрації. Договір про іпотеку надає заставоутримувачу право отримати задоволення за зобов'язанням, забезпеченим заставою нерухомості, із вартості закладеної нерухомості переважно перед іншими кредиторами, за винятком випадків, установлених законом. Оцінку ринкової вартості запропонованого в заставу морського судна проводять, як правило, професійні оціночні компанії. Оціночна компанія має визначити заставну вартість судна. Необхідно зазначити, що в сучасній літературі заставну вартість морських суден досить часто прирівнюють до ліквідаційної,

тобто до вартості при відчуженні судна у строк менше звичайного строку експозиції. При цьому процес визначення заставної вартості майна не регулюється нормативно: в існуючій на сьогоднішній день нормативно-правовій базі поняття «заставна вартість» або відсутнє, або підміняється поняттям «ліквідаційна вартість» (Кузнецов С. О., Пашковська Л. І. Морське приватне право. 2011).

**Контрольні запитання
для перевірки досягнення результатів навчання**

1. Назвіть нормативно-правові документи, якими врегульовано договір іпотеки та застави морського судна.
2. Визначте поняття бодмереї за міжнародними угодами, законодавством зарубіжних країн, дослідіть його генезу.

**Лекція № 7
Тема
Морське страхування**

План

1. Історія виникнення та становлення морського страхування.
2. Морське комерційне та некомерційне страхування.
3. Договір морського страхування: основні умови, форма, сторони, їхні права та обов'язки.
4. Морське взаємне страхування: поняття, визначення.
5. Провідні товариства морського взаємного страхування: статутні документи, сфера діяльності, порядок внесення внесків та виплати страхових відшкодувань.

Основний зміст

1. Історія виникнення та становлення морського страхування

Торговельне мореплавання пов'язане із досить значним ризиком. Майно судновласників та вантажовласників піддається серйозній небезпеці пошкодження і загибелі, викликаній явищами стихійного характеру, недосконалістю суднобудівної та приладобудівної техніки, людського фактору, а також різного роду пригод на морі. Збитки учасників торговельного мореплавання можуть бути дуже великими.

При цьому збитки судновласників можливі у випадках: посадки судна на мілину, пожежі, зіткнення, необхідності виклику рятувальників, необхідності відшкодування збитку іншим судновласникам (зіткнення суден) і вантажовласникам (ушкодження і втрата вантажу). Збитки вантажовласників можливі у випадку будь-якої події із судном, а також при пошкодженні або втраті вантажу з вини перевізника, який не виявив належної турботи про вантаж. Необхідність відшкодування збитків винною особою міститься практично у всіх законодавчих актах різних країн. У той же час існує небезпека невідшкодування збитків або часткового відшкодування. Взаємодія цих обставин і викликала необхідність створення інституту морського страхування як правового засобу забезпечення майнових інтересів, пов'язаних із торговельним мореплавством. Страхування гарантує відновлення майнових прав у випадках, коли відповідальність за договором або внаслідок заподіяння шкоди не настає зовсім або приводить лише до часткового відшкодування. Сутність морського страхування (як і будь-якого іншого виду майнового страхування) можна коротко визначити наступним чином: кожна зацікавлена особа (страхувальник) вносить визначені, відносно невеликі, суми (страхові премії, внески) до загального централізованого фонду, що знаходиться у розпорядженні будь-якої установи (страхове товариство, клуб взаємного страхування), а при настанні страхового випадку збитки страхувальника покриваються із цього централізованого фонду. Таким чином, збитки, понесені однією особою, розподіляються між великим числом страхувальників, для яких вони майже непомітні, оскільки їх індивідуальні внески в загальний фонд незначні і покриваються у кінцевому рахунку при виникненні збитків у кожного з них.

2. Морське комерційне та некомерційне страхування

Морське страхування здійснюється у двох організаційних формах: договірне страхування – при цій формі страхування між страхувальником та страховою організацією (страховиком) укладається договір страхування, за яким страховик за визначену винагороду (страхову премію) переносить до своєї майнової сфери збитки

страхувальника, тобто зобов'язується відшкодувати страхувальнику понесені ним збитки при настанні страхового випадку; взаємне страхування – ця форма не є видом комерційної діяльності, вона не передбачає отримання прибутку. Страхувальники об'єднуються у товариства (або клуби), створюють фонд за рахунок внесків усіх членів цього товариства або клубу і з цього фонду відшкодовують збитки членів. Якщо збитки членів перевищують фонд, вони покриваються за рахунок додаткових внесків; якщо ж фонд перевищує загальну суму збитків членів клубу за певний період, внески повертаються або враховуються при визначенні внесків за наступний період. Економічна природа в обох формах страхування залишається незмінною: відшкодування шкоди, понесеної будь-ким із числа застрахованих осіб шляхом розподілу збитків між усіма страхувальниками. Основними джерелами правового регулювання морського страхування є: КТМ України, розділ VIII «Морське страхування», Закон України «Про страхування» від 07.03.1996 р., Постанова Кабінету Міністрів України «Про Порядок і правила проведення обов'язкового страхування відповідальності суб'єктів перевезення небезпечних вантажів на випадок настання негативних наслідків під час перевезення небезпечних вантажів» від 01.06.2002 р. № 733, Наказ Міністерства транспорту України «Про Порядок укладання договорів страхування морських суден, що перебувають у державній власності і передаються судновласниками у фрахт, оренду, лізинг» від 17.05.1999 р. № 260.

3. Договір морського страхування: основні умови, форма, строки, їхні права та обов'язки

Стаття 239 КТМ України визначає, що за договором морського страхування страховик зобов'язується за обумовлену плату (страхову премію) у разі настання передбачених у договорі небезпечностей або випадковостей, яких зазнає об'єкт страхування (страхового випадку), відшкодувати страхувальнику або іншій особі, на користь якої укладено договір, понесені збитки. КТМ України не вимагає, щоб договір морського страхування у всіх випадках укладався у письмовій формі. Однак, якщо виникне спір за договором страхування і виникне

необхідність доказування наявності договору і його змісту, то зробити це можна тільки за допомогою письмових доказів (ст. 240 КТМ України). Такими письмовими доказами є страховий поліс; страховий сертифікат або інший страховий документ, що містить умови договору страхування. Поліс є одностороннім документом, що видається страховиком на підтвердження вже укладеного договору морського страхування. Страховик у випадку виплати страхового відшкодування може вимагати пред'явлення страхового документа. Тому в КТМ України і в законодавстві всіх інших держав міститься положення про те, що страховик зобов'язаний видати страхувальнику на його вимогу страховий документ, що містить умови договору морського страхування.

Сторонами договору морського страхування є страховик і страхувальник. Страховиками в Україні визнаються фінансові установи, які створені у формі акціонерних, повних, командитних товариств або товариств із додатковою відповідальністю згідно з Цивільним кодексом України, Законом України «Про господарські товариства» від 19.09.1991 р., Законом України «Про акціонерні товариства» від 27.07.2022 р., Законом України «Про товариства з обмеженою та додатковою відповідальністю» від 06.02.2018 р., з урахуванням особливостей, передбачених Законом України «Про страхування» від 19.09.1991 р., а також одержали у встановленому порядку ліцензію на здійснення страхової діяльності. Страхувальниками визнаються юридичні особи та дієздатні фізичні особи, які уклали із страховиками договори страхування або є страхувальниками відповідно до законодавства України. Договір морського страхування може бути укладений страхувальником не на свою користь, а на користь іншої, третьої, особи. Так, у всіх випадках укладання зовнішньоторговельної операції на умовах Cost, Insurance and Freight (CIF) (означає, що поставка є здійсненою продавцем, коли товар перейшов через поручні судна в порту відвантаження) продавець товару страхує його на користь покупця. При настанні страхового випадку збитки відшкодовуються страховиком тій особі, на користь якої укладено договір морського страхування, за умови надання доказів законного володіння застрахованим вантажем.

Змістом договору морського страхування є чітке визначення страхового інтересу чи об'єкта страхування, зазначення небезпек і випадковостей, від яких страхується пов'язаний із судном або вантажем майновий інтерес (страхові ризики), умови страхування та умови виплати страхового відшкодування, а також сума страхової премії. Об'єктом страхування або страховим інтересом може бути будь-який, пов'язаний із мореплавством майновий інтерес, як-от: судно, у тому числі і таке, що будується, вантаж, фрахт, плата за проїзд, орендна плата, очікуваний від вантажу прибуток і вимоги, що забезпечуються судном, вантажем і фрахтом, заробітна плата, інші види винагороди капітану, іншим особам суднового екіпажу, цивільна відповідальність судовласника і перевізника, а також ризик, взятий на себе страховиком (перестраховання). Цей перелік не є вичерпним, і може містити будь-які інші майнові інтереси, погоджені між сторонами договору страхування. Страховий інтерес при страхуванні судна належить тому, хто несе ризик випадкової загибелі або пошкодження судна. Ця особа і є страхувальником. Страхувальником судна є його власник або судовласник (наприклад, фрахтівник за тайм-чартером і особливо за бербоут-чартером, на якого переноситься ризик випадкової загибелі або пошкодження судна). Вантаж, що перевозиться за договором морського перевезення, є найчастішим об'єктом страхування у страховій практиці. Володарем страхового інтересу, пов'язаного з вантажем, є, перш за все, його власник (продавець – вантажовідправник, покупець – вантажоодержувач). Страховий інтерес переходить разом з переходом права власності. Майновий інтерес у зв'язку з вантажем може мати зберігач вантажу, якщо він бере на себе ризик випадкової загибелі або пошкодження вантажу; перевізник – у відношенні вантажу, який перевозиться на палубі на його ризик, а також у зв'язку зі здійсненням заставного права на вантаж (у випадку загальної аварії, недоплати належних перевізнику платежів). Фрахт страхується або перевізником, або вантажовласником залежно від того, на чиєму ризику він знаходиться. За умовами договору морського перевезення збитки, пов'язані з фрахтом, можуть виражатися в неотриманні фрахту.

4. Морське взаємне страхування: поняття, визначення

У процесі торговельного мореплавства у судновласників виникають збитки, які не покриваються традиційним договірним страхуванням. Щоб уникнути таких збитків, які не покриваються договірним страхуванням, судновласники у ряді країн створили спеціальні асоціації взаємного страхування. Такі асоціації називаються клубами взаємного захисту та відшкодування (Protecting & Indemnity Clubs). Спочатку Клуби взаємного страхування «P & I Club» було створено у Великій Британії. Потім стали створюватися клуби в Норвегії, Японії, Швеції, США та інших країнах. Перший клуб взаємного страхування – «Shipowners Mutual Protection Society» було засновано в Англії в 1855 р. Він існує до цього часу під найменуванням «Britannia Association». Ця країна зберігає домінуюче та лідируюче становище у галузі страхування відповідальності судновласників. Більшість клубів створено і продовжує функціонувати саме у Великій Британії. На теперішній час у світі налічується близько 70 клубів взаємного страхування. Із них 17 найбільш великих клубів входять до міжнародного пулу взаємного страхування. Вартість страхового захисту у цих 17 клубах є дорожчою, ніж в інших. У більшості країн клуби взаємного страхування мають суто національний характер, тобто до них приймаються тільки судновласники даної країни. В Великій Британії ж, навпаки, клуби мають інтернаціональний характер, деякі з них об'єднують судновласників із 50–70 країн.

Організаційна структура клубів P & I не є складною. Судновласники, які є учасниками асоціації, обирають зі своїх колег Раду директорів, яка зазвичай доручає практичне ведення справ клубу приватній фірмі, що має досвідчених спеціалістів, які мають знання у галузі морського права, комерційної експлуатації, морського страхування тощо. Ця фірма–розпорядник, яка представляє відповідний клуб, має розгалужену мережу своїх кореспондентів та представників у всіх великих торгових портах світу, де вона співпрацює з локальними юристами, які мають досвід у морських справах. Страховий фонд клубів P & I складається із внесків судновласників – членів асоціації. Судновласники можуть «вводити судна» (специфічний термін клубних правил) на полісний рік (з 20 лютого по 20 лютого

наступного року), на кілька місяців або на рейс. Внески судновласників у клуб мають подвійний характер: одна частина (більша) внесків призначена на покриття збитків членів клубу, інша – на покриття адміністративних витрат. Розмір внесків встановлюється Радою директорів і залежить від бруто-регістрового тоннажу судна, його типу, району плавання, обсягу страхових ризиків, національного морського законодавства у частині відповідальності і навіть індивідуальної репутації судновласника. Функції клубів взаємного страхування коротко можна визначити так: страхування відповідальності судновласників перед третіми особами; забезпечення кваліфікованою консультацією судновласників-членів клубу з питань морського права та комерційної практики; встановлення контактів зі стивідорними та складськими компаніями, компаніями з охорони, укладання договорів із найбільш солідними з них; прийняття заходів із запобігання арешту застрахованих у клубі суден шляхом видачі гарантії клубу або навіть банківської гарантії. Коло страхових ризиків за правилами клубів взаємного страхування є дуже широким. Найбільш поширеними і значними є такі ризики: відповідальність за зіткнення (страхування $\frac{1}{4}$ суми, яка не відшкодовується договірним страхуванням, виплаченої судновласнику постраждалого судна); відповідальність за шкоду, заподіяну нерухомим або плавучим об'єктам (причалу, доку, пірсу тощо); відповідальність за видалення залишків аварії судна; відповідальність за договорами найму кранів, ліхтерів та інших навантажувально-розвантажувальних пристроїв; відповідальність за незбереження вантажу; неотримання частки, належної з вантажу по загальній аварії; штрафи різного характеру, що накладаються на судновласників відповідними органами влади, судом, арбітражем (не відшкодовуються штрафи за завантаження судна понад вантажну марку); витрати у зв'язку з карантинном (витрати із дезінфекції тощо).

5. Провідні товариства морського взаємного страхування: статутні документи, сфера діяльності, порядок внесення внесків та виплати страхових відшкодувань

United Kingdom Mutual Stems-ship Assurance Association (Bermuda) Ltd., більш відомий за назвою UK P&I club, є на сьогодні

нішній день найкрупнішим у світі страховиком відповідальності судновласників і тому заслуговує ретельного розгляду. Історія клубу нараховує більше 150 років. Клуб покриває страховим захистом понад 100 млн од. тоннажу, що становить більш 1/5 всього світового торговельного флоту. Членами клубу є судновласники 80 країн. Клуб дійсно можна назвати міжнародним. Цей клуб зареєстрований за правом Бермудських островів, де зареєстровані практично всі клуби, що входять до Міжнародної групи клубів P&I. Політика роботи клубу з плином десятиліть залишається стабільною та якісною. Відповідно до щорічного аналізу фінансової роботи всіх клубів, страховиків і брокерів, а також інших компаній, проведеному компанією Standard&Poor's, протягом декількох років клуб одержував найвищу оцінку «А» (Strong). UK P&I Club сповідує принцип взаємності в управлінні як самим клубом, так і його фінансами. Управляють клубом самі його учасники за допомогою обрання з їхнього числа директорів. Стандартна схема організації управління клубом складається з декількох рівнів керівників. Перший рівень – вищий орган управління – загальні збори членів клубу. Кількість членів Клубу, відповідно до його Статуту (ст. 2), не є обмеженою. Членство не може бути предметом уступок та передач, тобто є особистим/немайновим правом судновласника/фрахтувальника (п. «d» ст. 2). Набуття членства в клубі відбувається трьома способами (п. «a» ст. 2). 1. Шляхом направлення заяви судна/флоту судновласником/фрахтувальником на страхування до клубу. 2. Якщо судна/флот судновласника/фрахтувальника застраховані в іншого страховика, що перестраховує їх у клубі. 3. Для страховика, що бажає вступити до угоди про перестраховування із клубом. Для всіх трьох випадків вступ до клубу нового члена відбувається шляхом направлення заяви суден на страхування або перестраховування та подання відповідної заяви про вступ. Після підтвердження наміру стати членом клубу, бажаючи, що заявили свої судна на страхування або перестраховування, стають членами клубу після внесення відповідних змін до Регістру членів клубу (п. «в» ст. 2). Членство в клубі має специфічний характер: учасником може бути як фізична особа, так і компанія (корпорація). Фізична особа може бути

членом клубу, будучи судновласником або агентом як приватний підприємець та/або займаючи пост директора клубу. Членство на посаді директора клубу має винятково особистий характер, тобто директором може бути тільки фізична особа, а саме директор (голова) або власник відповідної компанії. Ім'я директора (як найманого робітника) або власника вноситься до Регістру членів клубу у якості члена клубу (п. «с» ст. 2). Таким чином, допускається, що член клубу може представляти себе особисто як індивідуального підприємця або як компанію, головою якої він є. Також не виключається ситуація, коли членом клубу, на підставі займаної посади директора клубу, буде особа, що не має жодного відношення до суден, які страхуються в клубі (наприклад, внаслідок розірвання з ним контракту на управління компанією-власником застрахованих в клубі суден).

Відповідно, підстави припинення членства в клубі є різними (п. «а» ст. 4). Для «членів-індивідуалів» припинення членства відбувається у випадках: визнання ним позову/претензії, пред'явленого кредитором на його майно; визнання його нездатним управляти своїм майном та справами внаслідок психічного розладу; припинення повноважень директора клубу, якщо особа не може залишатися членом клубу на підставі прав на судно/судна, що страхуються клубом.

Для членів, які представляють компанію-судновласника, передбачені наступні підстави: ліквідація компанії або банкрутство компанії, власника/агента застрахованих в клубі суден; відмова від страхування або перестрахування всіх суден в клубі членом-власником компанії, що володіє суднами, або власником суден, який заявив їх на страхування до клубу; відмова страховика від подальшого перестрахування в клубі.

Britannia Steam Ship Insurance Association Limited

Основна стратегія клубу – збереження взаємності. Після The Shipowners' Mutual Protection and Indemnity Association клуб є найбільш ранньою із взаємних організацій судновласників у світі. Днем народження цього P&I клубу вважається 20 лютого 1886 р., коли створений ще в 1871 р. як клуб зі страхування корпусу судна, Britannia Steam Ship Insurance Association Limited став пропонува-

ти судновласникам страхування відповідальності судновласників. До цього моменту в 1879 р. на підставі Закону про компанії 1862 та 1867 р. клуб Britannia Steam Ship Insurance Association Limited, або просто Britannia, пройшов процедуру інкорпорації та був зареєстрований як приватна компанія, з відповідальністю учасників у межах певної гарантованої ними суми (companies limited by guarantee). Клуб розподіляє надавані своїм членам послуги на категорії/класи, залежно від їхніх видів. На сьогодні існує три класи страхового покриття: захист та відшкодування (Protection & Indemnity, Class 3), військові ризики (War Risks, Class 4) та фрахт, демередж і захист у суді (Freight, Demurrage & Defence, Class 6). Класи 1, 2 (страхування корпусу та механізмів судна), 5 (страйкові ризики) відпали з часом за непотрібністю.

The North of England Protecting and Indemnity Association Limited

Цей клуб відноситься до числа найстарших британських клубів. Роком його створення вважається 1860 р. Протягом 100 років свого існування клуб практично був національним британським клубом, оскільки переважна більшість суден, що ним страхуються ходили під британським прапором. З 1980-х років клуб почав вести відсторонену політику в плані залучення нових членів. Основний акцент робився на інвестиційну політику, зниження розмірів страхових внесків та підвищення якості послуг. Як вже зазначалося вище, клуб заснував на Бермудських островах P&I клуб з аналогічною назвою – The North of England Mutual Insurance Association (Bermuda) Ltd., за допомогою якого проводиться перестраховальна та інвестиційна політика клубу. Відповідно до правил, судновласник, що став членом англійського клубу North of England, автоматично стає членом бермудського клубу North of England на підставі перестраховальної угоди між цими клубами. Управління діяльністю клубу є аналогічним всім розглянутим вище. Загальні збори членів клубу та Рада директорів здійснюють вибір загальної політики клубу. На початок 2002 р. Рада директорів складалася з 27 членів. Їхні рішення втілюють у життя 24 менеджери компанії North Insurance Management Ltd., заснованої клубом, та спів-

робітники адміністрації клубу на чолі з головним адміністратором, які постійно працюють в офісах клубу: головний офіс розташований в Ньюкаслі, Англія, другий офіс розташований у Гонконгу, і третій офіс, що відзначив у лютому 2002 р. рік своєї роботи, розташовується в Греції. Стратегія клубу полягає в постулаті «все для членів клубу». Гордістю клубу є досягнення рівня особистих відносин між членами клубу. Члени клубу одержують не тільки страховий захист для свого флоту, але в межах клубу зустрічаються один з одним, обговорюють бізнес, виробляють загальну стратегію, в чому їм допомагають численні співробітники адміністрації клубу та менеджери. Мета клубу – це не тільки захист суден від небезпек, але й допомога членам клубу у виборі тактики ведення бізнесу, консультування, надання правової допомоги, проведення досвідченими співробітниками адміністрації клубу превентивних заходів, тобто створення для всіх членів клубу таких умов, за яких вони вважали б свій клуб не чужорідною організацією, а одним зі своїх офісів. При цьому членам клубу зовсім необов'язково приїжджати до головного офісу клубу, розташованого в Ньюкаслі. Будь-яку консультацію можна одержати за телефоном, а запит відправити факсом або електронною поштою. Крім того, менеджери та інші співробітники адміністрації клубу подорожують світом та регулярно відвідують членів клубу.

The Shipowners' Mutual Protection and Indemnity Association (Luxemburg)

Особливість цього клубу полягає в тому, що, незважаючи на статус другого за величиною після UK P&I клубу та найстарішого P&I клубу у світі, Shipowners' є клубом, що спеціалізується на невеликих та спеціальних суднах. Клуб називає себе єдиним клубом, що пропонує поряд із найширшим страховим покриттям стабільні ставки внесків, досвід найбільшої історії та високий рівень сервісу із найбільш персональним підходом до кожного члена клубу. Створений в 1855 р. на підставі вже існуючого з 1832 р. клубу взаємного страхування корпусу судна, P&I клуб Shipowners' вже у 1900 р. поєднував 500 членів переважно з Британії. Під час світових воєн більшість суден, що вступили до клубу, перебували в складі королівського британського

флоту або займалися обслуговуванням військ. Під час двох світових воєн клуб, як і його члени, зазнали великих збитків. Багато хто із судновласників втратили судна, в інших не було коштів для ремонту та відновлення своїх суден. Лише у 1960 р. клуб поступово почав відновлювати позиції та розширювати свою діяльність, втягуючи до неї не тільки невеликі та спеціалізовані судна, переважно британського походження, та поступово став клубом міжнародного значення. Інкорпорований в 1862 р. за англійським Законом про компанії 1862 та 1865 р. клуб у середині 1960-х років перереєструвався в Люксембурзі. До 1970 р. клуб вже був добре відомий у світі як міжнародний клуб, що представляє членів з 35 країн світу. Він зберіг свою репутацію клубу для невеликих та спеціалізованих суден, завдяки чому є єдиним таким міжнародним Р&І клубом. Незважаючи на величезну історію та вузьку спеціалізацію, клуб освоює нові види страхування відповідно до змін у світовому законодавстві та вимог безпеки мореплавства. Сьогодні клуб займає лідируючі позиції у світі взаємного страхування відповідальності судновласників, покриваючи страховим захистом флот водотоннажністю понад 10 млн тонн з рейтингом «Аpi» (strong).

Управління клубом здійснюється лише клубом: за допомогою загальних щорічних зборів членів клубу, зборів директорів клубу в складі 16 осіб чотири рази на рік та постійно працюючих менеджерів клубу, що належать до керуючої компанії Shipowners Protection Ltd., заснованої самим клубом – тобто без зовнішнього управління або впливу. Менеджери обіцяють швидке та якісне реагування на претензії та прохання членів клубу, гарантують будь-яку допомогу 24 години на добу. Клубом проводиться також постійна політика зменшення розміру членських внесків за рахунок ведення інвестиційної політики, перестрахування в межах Міжнародного перестраховального пулу та постійно проведеної фахівцями клубу експертизи прогнозованих видатків клубу.

Роблячи ставку на спеціалізацію клубу як зібрання невеликих суден, клуб гарантує стабільність своїх резервів, оскільки велика кількість членів клубу поряд з неможливістю великих виплат у вигля-

ді відсутності, наприклад, суден типу VLCC (very large crude carrier – великий танкер тоннажністю 160 000 тонн та більше) та, відповідно, ризику нанесення шкоди навколишньому середовищу на багато мільйонів доларів, забезпечують постійний баланс між регулярними невеликими надходженнями та регулярними невеликими виплатами.

**Контрольні запитання
для перевірки досягнення результатів навчання**

1. Дослідіть історію становлення морського страхування, розробіть періодизацію.
2. Якими є перспективи становлення вітчизняних суб'єктів взаємного страхування відповідальності судновласників?
3. Яким чином організований зв'язок між капітанами суден та кореспондентами клубів взаємного страхування?

Лекція № 8

Тема

**Вирішення спорів у торговельному мореплаванні.
Міжнародний морський арбітраж**

План

1. Особливості розгляду судами України справ, пов'язаних з торговельним мореплаванням.
2. Міжнародні арбітражні інституції, що розглядають морські спори: порядок та особливості їх роботи.
3. Міжнародний комерційний арбітражний суд при Торгово-промисловій палаті України (ICAC) та Морська арбітражна комісія при Торгово-промисловій палаті України (UMAC).
4. Застосування альтернативних засобів врегулювання при вирішенні морських спорів.

Основний зміст

1. Особливості розгляду судами України справ, пов'язаних з торговельним мореплаванням

Розгляд судами спорів, пов'язаних з торговельним мореплаванням, має певні особливості. Судам при здійсненні провадження

по зазначеним справам слід враховувати специфіку застосування норм Кодексу торговельного мореплавства України, Закону України «Про міжнародне приватне право» та інших нормативних актів. До цивільних, адміністративних, господарських та інших правовідносин, що виникають із торговельного мореплавства і не врегульовані КТМ України, відповідно застосовуються правила цивільного, адміністративного, господарського та іншого законодавства України. Судам слід звертати увагу на ст. 14 КТМ України «Колізійні норми». Відносини за договорами морського перевезення вантажів, фрахтування судна на термін, фрахтування судна без екіпажу, лізингу, буксирування, морського страхування регулюються законодавством держави за згодою сторін, а за договором морського перевезення пасажирів і морського круїзу також тим, що зазначено у пасажирському квитку. У разі відсутності згоди сторін щодо застосування права, відносини сторін регулюються законодавством тієї держави, де заснована, має основне місце діяльності або постійного перебування сторона, що є: перевізником у договорі морського перевезення і морського круїзу; судновласником у договорах фрахтування судна на термін і фрахтування судна без екіпажу; лізингодавцем у договорі лізингу; власником судна, що здійснює буксирування, у договорі буксирування; страховиком у договорі морського страхування. Сторони мають право відійти у договорі від правил КТМ України, що стосується відповідного договору, якщо цими правилами не встановлено інше. Слід також зазначити, що майнові спори, що виникають у зв'язку з договором або іншими цивільно-правовими відносинами, пов'язаними з торговельним мореплавством і віднесеними до компетенції Морської арбітражної комісії при Торгово-промисловій палаті України (Морська арбітражна комісія), розглядаються цією комісією за наявності згоди сторін. Майновий спір, пов'язаний з торговельним мореплавством, в якому бере участь іноземна юридична або фізична особа, може бути за згодою сторін передано на розгляд іноземного суду або арбітражу. У той же час, згідно ст. 414 ЦПК України визначено, що підсудність судам України цивільних справ з іноземним

елементом визначається ЦПК України, законом або міжнародним договором, згода на обов'язковість якого надана Верховною Радою України. Таке ж положення міститься у ст. 124 ГПК України стосовно підсудності справ за участю іноземних суб'єктів господарювання. Стаття 75 Закону України «Про міжнародне приватне право» визначає, що підсудність судам України справ з іноземним елементом визначається на момент відкриття провадження у справі, незважаючи на те, що в ході провадження у справі підстави для такої підсудності відпали або змінилися, крім випадків, передбачених у статті 76 Закону. Суд відмовляє у відкритті провадження у справі, якщо у суді чи іншому юрисдикційному органі іноземної держави є справа із спору між тими самими сторонами, про той самий предмет і з тих самих підстав. Чинне законодавство України передбачає, що суди України можуть приймати до свого провадження і розглядати будь-які справи з іноземним елементом, пов'язані з торговельним мореплаванням у таких випадках: якщо сторони передбачили своєю угодою підсудність справи з іноземним елементом судам України, крім випадків, передбачених у статті 77 Закону «Про міжнародне приватне право»; якщо на території України відповідач у справі має місце проживання або місцезнаходження, або рухоме чи нерухоме майно, на яке можна накласти стягнення, або знаходиться філія або представництво іноземної юридичної особи-відповідача; у справах про відшкодування шкоди, якщо її було завдано на території України; якщо у справі про відшкодування шкоди позивач-фізична особа має місце проживання в Україні або юридична особа-відповідач – місцезнаходження в Україні; дія або подія, що стала підставою для подання позову, мала місце на території України; в інших випадках, визначених законом України та міжнародним договором України. Враховуючи положення ст. 14 КТМ України, що розповсюджує певні правила Кодексу (у т.ч. ст.ст. 41,42,43 КТМ України) лише на судна, що зареєстровані в Україні, арешт суден під іноземним прапором згідно з правилами КТМ України може бути здійснений згідно ст.ст. 151–153 ЦПК України, ст.ст. 66–68 ГПК України лише як захід забезпечення позову.

2. Міжнародні арбітражні інституції, що розглядають морські спори: порядок та особливості їх роботи

Транснаціональний характер сучасних економічних відносин і спорів потребує встановлення особливих довірчих зв'язків між сторонами – резидентами різних країн. Ці особливості при вирішенні спорів враховує інститут міжнародного комерційного арбітражу, який стає все більш популярним способом вирішення спорів як для національних, так й для іноземних учасників ринку. Він дозволяє сторонам, що належать до різних національних правопорядків, самостійно призначити арбітрів, у тому числі закордонних фахівців, взаємно вирішити колізійне питання та обрати застосовне право. Учасники відносин, які є предметом розгляду у міжнародному комерційному арбітражі, вільні у виборі застосовного до спору матеріального права, і часто вони звертаються до міжнародного арбітражу саме з метою застосувати право, відмінне від національного. Таким чином, міжнародний комерційний арбітраж побудований на концепції автономії волі сторін – угоді сторін, що є підставою його компетенції, одночасно передбачає також вид арбітражу, що обирається. Традиційно виділяють два види міжнародного третейського розгляду (і, відповідно, міжнародного комерційного арбітражу): інституційний та ізолюваний. Інституційний міжнародний комерційний арбітраж – це постійно діючий недержавний орган, створюваний при торговельно-промислових органах палатах, асоціаціях чи спілках, які «функціонально є міжнародними». Важливу роль у становленні незалежного від національних правопорядків арбітражу відіграють міжнародні арбітражні суди інституційного характеру, які організують транскордонний третейський розгляд комерційних спорів. До характерних рис інституційного міжнародного комерційного арбітражу можна віднести такі: його створення відповідно до статуту чи положення, що визначають його правовий статус; наявність арбітражного регламенту, фіксованого правила процедури даного арбітражу та, відповідно, порядок розгляду переданих йому спорів; а також формування списку арбітрів, з яких в установленому порядку обирається склад арбітражу (за загальним правилом у кількості одного або

трьох арбітрів) для розгляду справи. На теперішній час налічується більше сотні інституційних міжнародних комерційних арбітражів. До них належать такі інституційні арбітражі, як: Міжнародний арбітражний суд при Міжнародній торгівій палаті (ICC International Court of Arbitration), Міжнародний центр з вирішення спорів при Американській арбітражній асоціації (AAA International Centre for Dispute Resolution), Лондонський міжнародний арбітражний суд (London Court of International Arbitration), Арбітражний інститут при Стокгольмській торгівій палаті (Arbitration Institute of the Stockholm Chamber of Commerce) і ряд інших. Дані інституційні арбітражі є головними суб'єктами застосування загальновизнаних принципів та транснаціональних норм, вони розробляють процесуальні правила арбітражного розгляду, які мають компромісний характер і спираються на ключові процесуальні норми різних правовпорядків. Їхнє завдання, як і завдання, що стоїть перед міжнародним комерційним арбітражем, полягає в тому, щоб піднятися у площину «над» спором і вирішити його, не обмежуючись географічними чи іншими рамками. Слід зазначити, що термін «міжнародний» має умовний характер, оскільки не виступає явищем міжнародно-правовим (міждержавним), а відбиває лише загальний характер існуючих у межах відносин, тобто юридично пов'язаних з правовпорядками різних держав і що характеризуються проявом такого зв'язку.

Інституційний міжнародний комерційний арбітраж є постійно діючою арбітражною установою, яка розглядає приватно-правові спори на підставі угоди сторін; здійснює свою діяльність відповідно до законів, статутів, положень, регламентів та інших документів, що визначають порядок третейського розгляду; має адміністративно-технічні та консультативні ресурси, а також список арбітрів, які обираються в установленому порядку для розгляду спорів. Ізольований міжнародний комерційний арбітраж або арбітраж *ad hoc* (від лат. «спеціально для цього», «з особливого випадку»), має тимчасовий характер, створюється самими сторонами спору та припиняє існування після його розгляду. Важливою рисою арбітражу *ad hoc* є те, що в ньому сторони самостійно визначають порядок третейського розгляду,

місце його проведення, арбітра, який розглядатиме спір, внаслідок чого вкрай важливо при обранні цього виду третейського розгляду максимально детально прописати його процедуру в угоді сторін. Альтернативою докладного опису арбітражної процедури може стати посилення типові регламенти існуючих інституційних арбітражів, і навіть звернення до їх списку арбітрів. Особливою популярністю у міжнародній практиці користується звернення до «автономного» типового регламенту третейського розгляду – Арбітражного регламенту ЮНСІТРАЛ.

3. Міжнародний комерційний арбітражний суд при Торгово-промисловій палаті України (ICAC) та Морська арбітражна комісія при Торгово-промисловій палаті України (УМАС)

Неможливість вирішення спірних ситуацій у досудовому порядку та необхідність захисту інтересів, пов'язаних із торговельним мореплаванням фізичних та юридичних осіб спонукають звернутися до правового захисту в компетентні органи. В Україні компетентними органами, які можуть вирішувати спірні питання, пов'язані із торговельним мореплаванням, є господарські суди, місцеві суди та третейські суди (або арбітраж). Відповідно до ст. 8 КТМ України, майнові спори, що виникають у зв'язку з договором або іншими цивільно-правовими відносинами, пов'язаними з торговельним мореплаванням і віднесеними до компетенції Морської арбітражної комісії при Торгово-промисловій палаті України (Морська арбітражна комісія), розглядаються цією комісією за наявності згоди сторін. Майновий спір, пов'язаний з торговельним мореплаванням, в якому бере участь іноземна юридична або фізична особа, може бути за згодою сторін передано на розгляд іноземного суду або арбітражу.

Арбітраж є одним із способів вирішення будь-якого спору сторін у договорі. Арбітраж може бути тільки добровільним і вважається простим, швидким і дешевим методом вирішення спору сторін. Арбітром може бути як одна людина, так і трибунал у складі, як правило, трьох арбітрів. Основними обов'язками арбітра є незалежне, об'єктивне, неупереджене і кваліфіковане вирішення спору, а також

дотримання встановленої процедури та термінів арбітражного розгляду. Зазначені обов'язки здійснюються арбітром протягом дії його повноважень (мандата). Повноваження арбітра починаються з моменту його призначення до винесення та підписання письмового рішення або постанови у справі. Виключення становлять випадки, передбачені ст. 33 і п. 4 ст. 34 Закону України «Про міжнародний комерційний арбітраж». Зокрема, арбітри, які розглядали справу, можуть внести у рішення виправлення, що стосуються будь-якої допущеної у рішенні помилки у підрахунках, описки чи граматичної помилки, а також роз'яснити рішення або винести додаткове рішення стосовно вимог, яких було заявлено у ході арбітражного розгляду, проте не було відображено у рішенні.

Міжнародний комерційний арбітражний суд при Торгово-промисловій палаті України діє відповідно до Положення, яке є додатком до Закону України «Про міжнародний комерційний арбітраж» від 24 лютого 1994 р. До Міжнародного комерційного арбітражного суду можуть за угодою сторін передаватись на вирішення: спори з договірних та інших цивільно-правових відносин, які виникають при здійсненні зовнішньоторговельних та інших видів міжнародних економічних зв'язків, якщо комерційне підприємство хоча б однієї із сторін спору знаходиться за кордоном, а також: спори підприємств з іноземними інвестиціями і міжнародних об'єднань та організацій, створених на території України, між собою, спори між їх учасниками, а так само їх спори з іншими суб'єктами права України. Міжнародний комерційний арбітражний суд приймає до свого розгляду також спори, віднесені до його юрисдикції в силу міжнародних договорів України. Рішення Міжнародного комерційного арбітражного суду виконуються сторонами добровільно у встановлені ним строки. Якщо строк виконання в рішенні не зазначено, воно підлягає негайному виконанню. Не виконані в строк рішення виконуються відповідно до закону і міжнародних договорів.

Морська арбітражна комісія при Торгово-промисловій палаті України діє відповідно до Положення, яке є додатком до Закону України «Про міжнародний комерційний арбітраж» від 24 лютого 1994 р.

Морська арбітражна комісія вирішує спори, які впливають з договірних та інших цивільно-правових відносин, що виникають із торгового мореплавства, незалежно від того, чи є сторонами таких відносин суб'єкти українського та іноземного або лише українського чи тільки іноземного права. Зокрема, Морська арбітражна комісія вирішує спори, що впливають із відносин: 1) щодо фрахтування суден, морського перевезення вантажів, а також перевезення вантажів у змішаному плаванні (ріка – море); 2) щодо морського буксирування суден та інших плавучих засобів; 3) щодо морського страхування і перестрахування; 4) пов'язаних з купівлею-продажем, заставою та ремонтом морських суден та інших плавучих засобів; 5) з лоцманської і льодової проводки, агентського та іншого обслуговування морських суден, а також суден внутрішнього плавання, оскільки відповідні операції пов'язані з плаванням таких суден морськими шляхами; 6) зв'язаних з використанням суден для здійснення наукових досліджень, видобування корисних копалин, гідротехнічних та інших робіт; 7) щодо рятування морських суден або морським судном судна внутрішнього плавання, а також щодо рятування в морських водах судном внутрішнього плавання іншого судна внутрішнього плавання; 8) зв'язаних з підніманням затонулих у морі суден та іншого майна; 9) зв'язаних із зіткненням морських суден, морського судна і судна внутрішнього плавання, суден внутрішнього плавання у морських водах, а також з заподіянням судном пошкоджень портовим спорудам, засобам навігаційної обстановки та іншим об'єктам; 10) зв'язаних із заподіянням пошкоджень рибальським сітям і іншим знаряддям лову, а також з іншим заподіянням шкоди під час здійснення морського рибного промислу. Морська арбітражна комісія вирішує також спори, що виникають у зв'язку з плаванням морських суден і суден внутрішнього плавання по міжнародних ріках, а також спори, зв'язані із здійсненням суднами внутрішнього плавання закордонних перевезень.

4. Застосування альтернативних засобів врегулювання при вирішенні морських спорів

Альтернативне врегулювання спорів (АВС) – це група процесів, за допомогою яких вирішуються спори і конфлікти без звернення до

формальної системи судочинства. Включає основні види АВС – переговори, арбітраж та медіація (Про альтернативне вирішення спорів. <http://surl.li/euuwa>). Поняття «медіація» походить від лат. *mediare*, що означає бути посередником. У перекладі з англійської мови термін «медіація» (*mediation*) означає посередництво, клопотання, заступництво. Медіація у праві – це метод вирішення спорів із залученням посередника (медіатора), який допомагає проаналізувати конфліктну ситуацію так, щоб зацікавлені сторони самостійно змогли обрати варіант рішення, який задовольняв би інтереси та потреби всіх учасників конфлікту. На відміну від формального судового процесу, під час медіації сторони доходять згоди самостійно (Волковицька Н. Медіація: альтернативний чи ефективний спосіб вирішення спорів? *Юридична газета*. <http://surl.li/euuwe>). Принципи медіації: добровільність, конфіденційність, щирість намірів щодо вирішення конфлікту, неупередженість посередника, правомочність сторін, неформальність та гнучкість процедури медіації. Переваги медіації: економія часу, зниження вартості процесу вирішення спору, можливість впливати на результат, конфіденційність процедури, можливість збереження або відновлення ділових взаємин з партнерами, можливість запобігти виникненню подібних конфліктів у майбутньому, гарантія виконання рішення (у разі успішної медіації) (Про альтернативне вирішення спорів. <http://surl.li/euuwa>). Після завершення медіації сторони підписують медіаційну угоду, яка має силу цивільно-правового договору. За бажанням сторін підписи можна засвідчити у нотаріуса, але фактично це нічого не змінює. Якщо раптом станеться так, що одна зі сторін не виконає домовленостей, викладених у медіаційній угоді, то в іншій сторони виникає право звернутися до суду. Але на практиці таке трапляється дуже рідко, адже сторони добровільно та самостійно прийняли такі рішення та зафіксували їх у медіаційній угоді й ці рішення відображають їхні справжні інтереси та потреби. Арбітраж – це один із засобів позасудового врегулювання спорів разом із медіацією. Відмінностей багато. По-перше, в арбітражі конфлікт вирішує арбітр (або арбітражний трибунал), на відміну від медіації, де сторони за допомогою медіатора самі шукають прийнятне для них

рішення. Арбітр або трибунал не займається з'ясуванням інтересів сторін, він і не повинен цього робити. Він розглядає спір по суті, застосовуючи право тієї країни, яке визначено у контракті на підставі арбітражного регламенту. Медіація дає можливість виграти обом сторонам конфлікту, тобто діє формула «win-win». В арбітражі завжди є сторона, яка виграла, та сторона, яка програла, виключаючи випадки, коли сторони уклали мирову угоду, що є певним компромісом. Спільним є те, що обидві процедури конфіденційні, сторони мають право обрати арбітра/арбітрів, який/які будуть розглядати справу, так само як сторони обирають медіатора. Ще велика вірогідність того, що після арбітражу сторони розірвуть партнерські відносини, тоді як при медіації добрі партнерські взаємини не постраждають. Крім того, арбітраж є більш витратною процедурою у фінансовому плані. Проте в міжнародних комерційних арбітражах є можливість звернутися до процедури медіації, обравши медіатора на підставі правил медіації відповідного арбітражу. Наприклад, Арбітражний інститут торгової палати Стокгольма, Німецька асоціація морського арбітражу, Лондонська асоціація морських арбітрів та багато інших пропонують процедуру медіації. (С. Сергєєва: «Один з викликів для медіатора – бути неупередженим та підтримувати обидві сторони в процесі». *Юридична практика*. 2018. <https://zib.com.ua/ua/135415.html>).

Лекція № 9

Тема

Організаційно-правові основи державного управління в сфері морського транспорту України

План

1. Транспорт у системі суспільного виробництва. Єдина транспортна система України.
2. Мета і завдання державного управління в галузі транспорту. Органи, що здійснюють державне управління в галузі транспорту.
3. Морський транспорт і його склад.

4. Державне регулювання та нагляд за торговельним мореплавством.
5. Морська політика України. Національні програми розвитку морського транспорту України.

Основний зміст

1. Транспорт у системі суспільного виробництва. Єдина транспортна система України

Транспорт є однією з найважливіших галузей суспільного виробництва і покликаний задовольняти потреби населення та суспільного виробництва в перевезеннях. Розвиток і вдосконалення транспорту здійснюється відповідно до державних цільових програм з урахуванням його пріоритету та на основі досягнень науково-технічного прогресу і забезпечується державою. Єдину транспортну систему України становлять: транспорт загального користування (залізничний, морський, річковий, автомобільний і авіаційний, а також міський електротранспорт, у тому числі метрополітен); промисловий залізничний транспорт; відомчий транспорт; трубопровідний транспорт; шляхи сполучення загального користування. Єдина транспортна система повинна відповідати вимогам суспільного виробництва та національної безпеки, мати розгалужену інфраструктуру для надання всього комплексу транспортних послуг, у тому числі для складування і технологічної підготовки вантажів до транспортування, забезпечувати зовнішньоекономічні зв'язки України (Закон України від 10.11.1994 р. «Про транспорт»).

2. Мета і завдання державного управління в галузі транспорту. Органи, що здійснюють державне управління в галузі транспорту

Державне управління в галузі транспорту має забезпечувати своєчасне, повне та якісне задоволення потреб населення і суспільного виробництва в перевезеннях та потреб оборони України; захист прав громадян під час їх транспортного обслуговування; безпечне функціонування транспорту; додержання необхідних темпів і пропорцій розвитку національної транспортної системи; захист

економічних інтересів України та законних інтересів підприємств і організацій транспорту та споживачів транспортних послуг; створення рівних умов для розвитку господарської діяльності підприємств транспорту; обмеження монополізму та розвиток конкуренції; координацію роботи різних видів транспорту; ліцензування окремих видів діяльності в галузі транспорту; охорону навколишнього природного середовища від шкідливого впливу транспорту. Державне управління діяльністю транспорту здійснюється шляхом проведення та реалізації економічної (податкової, фінансово-кредитної, тарифної, інвестиційної) та соціальної політики, включаючи надання дотацій на пасажирські перевезення. Місце і роль транспорту у суспільному виробництві визначає необхідність його пріоритетного розвитку, державної підтримки в задоволенні його потреб у транспортних засобах, матеріально-технічних і паливно-енергетичних ресурсах.

Державне управління в галузі транспорту здійснюють центральний орган виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сфері транспорту, дорожнього господарства, туризму та інфраструктури, місцеві Ради народних депутатів та інші спеціально уповноважені на те органи відповідно до їх компетенції.

3. Морський транспорт і його склад

До складу морського транспорту входять підприємства морського транспорту, що здійснюють перевезення пасажирів, вантажів, багажу, пошти, судна, судноремонтні заводи, морські шляхи сполучення, а також підприємства зв'язку, промислові, торговельні, будівельні і постачальницькі підприємства, навчальні заклади, заклади охорони здоров'я, фізичної культури, науково-дослідні, проєктно-конструкторські організації та інші підприємства, установи та організації незалежно від форм власності, що забезпечують роботу морського транспорту. До земель морського транспорту належать землі, надані в користування під морські порти з набережними, майданчиками, причалами, вокзалами, будівлями, спорудами, устаткуванням, об'єктами загальнопортового і комплексного обслуговування флоту; гідротехнічні споруди і засоби навігаційної обстановки, судноремонтні заводи, майстерні, бази, склади, радіоцентри, службові та

культурно-побутові приміщення та інші споруди, що обслуговують морський транспорт. До земель морського транспорту не належать території, насипані або намиті в акваторії за кошти портів. Спорудження на підходах до портів (каналів) мостових, кабельних і повітряних переходів, водозабірних та інших об'єктів, а також спорудження радіосистем у зоні радіонавігаційних об'єктів погоджується з адміністрацією портів.

4. Державне регулювання та нагляд за торговельним мореплаванням

Державний нагляд (контроль) за діяльністю суб'єктів господарювання, що здійснюють перевезення пасажирів і вантажів (у тому числі небезпечних), юридичних та фізичних осіб проводиться шляхом планових, позапланових, рейдових перевірок. Центральний орган виконавчої влади, що реалізує державну політику у сфері морського транспорту здійснює державний нагляд за виконанням на українських суднах і в судноплавних компаніях незалежно від форми власності вимог законодавства та міжнародних договорів України з безпеки судноплавства та запобігання забрудненню навколишнього природного середовища (контроль держави прапора); державний нагляд за відповідністю іноземних суден незалежно від прапора, що заходять у морські порти України, вимогам з безпеки судноплавства та запобігання забрудненню навколишнього природного середовища із суден, що встановлені міжнародними договорами України (контроль держави порту); контроль (моніторинг) за здійсненням класифікаційними товариствами (визнаними організаціями) нагляду за виконанням на українських суднах вимог, встановлених законодавством України та міжнародними договорами України у сфері торговельного мореплавства, за видачею ними відповідних судових документів і наданням ними відповідних послуг судновласникам і суднам; контроль за проведенням аварійно-рятувальних робіт, виконанням планів локалізації та ліквідації аварій (катастроф) у морських портах. Контроль за дотриманням законодавства на транспорті здійснюють відповідні органи виконавчої влади і органи місцевого самоврядування в межах своїх повноважень.

5. Морська політика України. Національні програми розвитку морського транспорту України

Морську політику – окремий, особливо важливий для держави напрям політики, справедливо розглядають як складне суспільне явище, яке формується десятиліттями або навіть століттями. Елементами морської політики є політико-правові відносини, юридичні норми, політико-правова ідеологія (систематизовані ідеї, погляди), суб'єкти та їх діяльність у конкретний історичний період розвитку суспільства щодо досягнення національних інтересів держави у морських просторах та на узбережжі. Вони є пов'язаними суттєвими загальними моментами, є ієрархічними та взаємодіють на різних рівнях. При цьому вони є відносно самостійними, мають власну сутність та реалізуються у притаманних їм формах, виконують характерні для них функції. На практиці морська політика стосується питань інвестування, спрямованого та розвитку морського сектора. Це обумовлює необхідність надання (залучення) урядами коштів для реалізації морської політики (Baird, A.J. (2005). *Maritime Policy in Scotland. Maritime Policy & Management*, 32, 4, 384–386). Відповідно до Морської доктрини України на період до 2035 року державна морська політика – система цілей, заходів, засобів та узгоджених дій центральних і місцевих органів виконавчої влади, спрямованих на реалізацію національних інтересів на морі (Морська доктрина України на період до 2035 року, затверджена постановою Кабінету Міністрів України від 7.10.2009 р. № 1307 (у редакції постанови Кабінету Міністрів України від 18.12. 2018 р. № 1108). Морська політика співвідноситься із загальною державною політикою. На проведення першої впливають соціальні, економічні, військові та інші інтереси держави. Термін «морська політика» може бути інтерпретований як будь-яке рішення («any decision»), здатне вплинути на майбутній розвиток морської діяльності (активності). Можна також говорити про безліч «морських політик», до яких належать, зокрема, політика щодо портів та судноплавна політика. Більшість «морських політик» значно впливають не лише на морську промисловість, але й на суспільство у цілому. Крім того, сама морська діяльність може бути вираженням

ефективності державної (морської) політики, а не лише успішного ведення морського бізнесу у конкретній сфері морекористування, наприклад, у суднопластві. Морська діяльність чинить прямий вплив на ефективність зовнішньої торгівлі, у свою чергу морська політика впливає як на національну, так і на світову економіку (Baird, A.J. (2005). Maritime Policy in Scotland. *Maritime Policy & Management*, 32, 4, 384–386).

Формування морської політики сучасної держави – дуже складний та суперечливий процес. Воно є результатом співвідношення, взаємодії та взаємовпливу комплексу морських інтересів. Тому, говорячи про умови та особливості формування морської політики держав, необхідно підкреслити, що така політика не може формуватися під впливом виключно внутрішніх факторів. Проте вірним є й те, що за різноманітними морськими інтересами завжди стоять цілковито визначені внутрішньополітичні сили, які вимагають максимально можливого відображення своїх інтересів у зовнішньополітичній доктрині держави. Вироблена політика держави щодо Світового океану не відображає інтереси будь-якого з безпосередньо зацікавлених угруповань, а є амальгамою політичних позицій, що відрізняється від позиції кожного з них. На теперішній час уже неможливо говорити лише про торговельний, приватний напрям морської політики, адже вона втілює не лише торговельні (приватні) інтереси держав, але (і переважно) публічну волю, стає вираженням та двигуном просування певних цінностей та механізмом їх захисту у випадку необхідності. Одним з великих проявів такого спрямування морської політики є глобальна ініціатива КНР «Один пояс, один шлях», особливо її морська компонента, завдяки доволі повільному просуванню якої забезпечується присутність китайської політики у значно віддалених від КНР країнах. Безумовно, оновним елементом цієї ініціативи є економічний, але він також обумовлює привнесення й інших: освітнього, наукового, культурного тощо та забезпечує китайську експансію не лише у стратегічні сектори економіки, але й у гуманітарні аспекти розвитку людських суспільств, які першопочатково є далекими від китайського.

До національних програм розвитку морського транспорту України належать: Національна транспортна стратегія України на період до 2030 року, схвалена розпорядженням Кабінету Міністрів України від 30.05.2018 р. № 430-р; Морська доктрина України на період до 2035 року, затверджена постановою Кабінету Міністрів України від 7.10.2009 р. № 1307 (у редакції постанови Кабінету Міністрів України від 18.12. 2018 р. № 1108); Стратегія розвитку морських портів України на період до 2038 року, затверджена розпорядженням Кабінету Міністрів України від 11.07.2013 р. № 548-р (в редакції розпорядження Кабінету Міністрів України від 23.12.2020 р. № 1634-р); Морська природоохоронна стратегія України, схвалена розпорядженням Кабінету Міністрів України від 11 жовтня 2021 р. № 1240-р.

ПЛАНІ ПРАКТИЧНИХ ЗАНЯТЬ

Заняття № 1

Тема ФОРМУВАННЯ НОРМ МІЖНАРОДНОГО МОРСЬКОГО ТОРГОВЕЛЬНОГО ПРАВА

Література

нормативно-правові акти:

1. International Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Bills of Lading (The Hague Rules), 1924. <https://www.jus.uio.no/english/services/library/treaties/07/7-04/hague-rules.xml>
2. Protocol to Amend the International Convention for the Unification of Certain Rules of Law Relating to Bills of Lading (Visby Rules), 1968. <http://www.admiraltylawguide.com/conven/visbyrules1968.html>
3. International Convention relating to the Limitation of the Liability of Owners of Sea-Going Ships, and Protocol of Signature, 1957. <http://www.admiraltylawguide.com/conven/limitation1957.html>
4. 1958 Geneva Conventions on the Law of the Sea. <https://legal.un.org/avl/ha/gclos/gclos.html>
5. Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, 1976. <http://www.admiraltylawguide.com/conven/limitation1976.html>
6. United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea, 1978 (Hamburg Rules). https://unctad.org/system/files/official-document/aconf89d13_en.pdf
7. Конвенція ООН з морського права, 1982. *Морське право. Джерела: У 3 ч. Ч. I Т. 1. Кн. 1 «III Конференція ООН з морського права» / С.В. Ківалов, Є.В. Додін, С.О. Кузнецов, Т.В. Аверочкіна, Д.О. Нікіша. О.: Фенікс, 2012. С. 107–525.*
8. Кодекс торговельного мореплавства України. *Відомості Верховної Ради України*. 1995. № 47–52. Ст. 349.
9. Про міжнародне приватне право: Закон України від 23.06.1995 р. *Відомості Верховної Ради України*. 2005. № 32. Ст. 422.

10. Про внесення змін до Морської доктрини України на період до 2035 року: постанова Кабінету Міністрів України від 18.12.2018 р. № 1108. *Офіційний вісник України*. 2019. № 2. Ст. 53.
11. Національна транспортна стратегія України на період до 2030 року, схвалена розпорядженням Кабінету Міністрів України від 30 травня 2018 р. № 430-р. *Офіційний вісник України*. 2018. № 52. Ст. 1848.
12. Морська доктрина України на період до 2035 року, затверджена постановою Кабінету Міністрів України від 7.10.2009 р. № 1307 (у редакції постанови Кабінету Міністрів України від 18.12. 2018 р. № 1108). <https://cutt.ly/MQPmnAo>
13. Стратегія розвитку морських портів України на період до 2038 року, затверджена розпорядженням Кабінету Міністрів України від 11.07.2013 р. № 548-р (в редакції розпорядження Кабінету Міністрів України від 23.12.2020 р. № 1634-р). <https://cutt.ly/NQPmQ3P>

спеціальна література:

14. Аверочкіна Т.В. Колізійний принцип в регулюванні правовідносини приватноправового характеру в торговельному мореплаванні. *Митна справа*. 2010. № 2. С. 44–53.
15. Жорник І.В. Приватноправові відносини, ускладнені іноземним елементом в торговельному мореплаванні. *Науковий вісник Ужгородського національного університету. Серія «Право»*. 2012. Вип. 19. Т. 4. С. 213–216.
16. Жорник І.В. Щодо застосування уніфікованих норм міжнародних морських угод. *Актуальные проблемы юридической науки и правоприменительной практики*: матеріали Междунар. науч.-практ. конф. (г. Харьков, Украина, 29–30 октября 2012 г.). Х.: ИФИ, 2012. С. 33–36.
17. Жорник І.В. До питання про конфлікт кваліфікації норм уніфікованих міжнародних морських угод. *Правова система України в умовах державних реформаційних процесів сьогодення*: матеріали Міжнар. наук.-практ. конф. (м. Ужгород, Україна, 26–27 жовтня 2012 р.). Х.: Видав.дім «Гельветика», 2012. С. 96–98.

18. Ківалов С.В. Трансформація Морської доктрини України: концептуальні засади. *Lex Portus*. 2018. № 5. С. 7–26. <https://doi.org/10.26886/2524-101X.5.2018.1>
19. Короткий Т.Р. Міжнародне морське право в космічну еру: право та екологія. *Актуальні проблеми політики*. 2019. Вип. 64. С. 210–222.
20. Кузнецов С.О., Аверочкина Т.В. Морське право: підруч. Одеса: Фенікс, 2011. 382 с.
21. Кузнецов С.С. Концепт «морська діяльність» у контексті правової (морської) доктрини для України. *Дніпровський науковий часопис публічного управління, психології, права*. 2021. Вип. 2. С. 98–103. <https://doi.org/10.51547/ppp.dp.ua/2021.2.17>
22. Кузнецов С.С. Правова «морська» доктрина для України: концепт терміно-поняття «морська діяльність». *Актуальні проблеми реформування системи законодавства України: матеріали Міжнарод. наук.-практ. конф. (м. Запоріжжя, 28–29 січ. 2022 р.)* Запоріжжя: Запорізька міська громадська організація «Істина», 2022. С. 6–9.
23. Кузнецов С.С. Оновлена Морська доктрина України: відповідь на загрози сучасній Українській державності. *Lex Portus*. 2019. № 6. С. 39–51. <https://doi.org/10.26886/2524-101X.6.2019.3>
24. Ломоносова О.Е., Ломоносов Д.А., Надточій І.І. Морська діяльність: сутність, особливості та види. *Вісник соціально-економічних досліджень*. 2015. № 1. С. 229–238. http://nbuv.gov.ua/UJRN/Vsed_2015_1_31

План

1. Етапи кодифікації та розвитку морського права.
2. Поняття морського та морського торговельного права.
3. Поняття національного морського права, його джерела. Поняття торговельного мореплавства. Кодекс торговельного мореплавства України та його структура.
4. Поняття міжнародного публічного морського права та його джерела.
5. Поняття та джерела міжнародного приватного морського права.
6. Основні принципи міжнародного морського права.

Завдання для поточного контролю знань і вмінь

1. Здійсніть дослідження розвитку морського права у стародавніх пам'ятках права. Виявіть закономірності їх розвитку.
2. Визначте, норми яких галузей законодавства належать до складу морського права.
3. Надайте характеристику принципам морського торговельного права.
4. Визначте місце звичаю у системі джерел морського торговельного права.
5. Охарактеризуйте предмет міжнародного та національного приватного морського права.

Заняття № 2

Тема

Правовий режим морських просторів

Література

нормативно-правові акти:

1. 1958 Geneva Conventions on the Law of the Sea. <https://legal.un.org/avl/ha/gclos/gclos.html>
2. Конвенція ООН з морського права, 1982. *Морське право. Джерела: У 3 ч. Ч. I Т. 1. Кн. 1 «III Конференція ООН з морського права» / С.В. Ківалов, Є.В. Додін, С.О. Кузнецов, Т.В. Аверочкина, Д.О. Нікіша. О.: Фенікс, 2012. С. 107–525.*
3. Про державний кордон України: Закон України від 4 листопада 1991 р. *Відомості Верховної Ради України*. 1992. № 2. Ст. 5.
4. Про виключну (морську) економічну зону України: Закон України від 16 травня 1995 р. *Відомості Верховної Ради України*. 1995. № 21. Ст. 152.
5. Про прилеглу зону України: Закон України від 6 грудня 2018 р. *Відомості Верховної Ради*. 2019. № 3. Ст. 20.
6. Правила плавання і перебування в територіальному морі, внутрішніх водах, на рейдах та в портах України іноземних військових кораблів, затверджені постановою Кабінету Міністрів

України від 16 травня 1996 р. № 529. *Зібрання постанов Уряду України*. 1996. № 12. Ст. 334.

7. Порядок відкриття та закриття морських портів, затверджений постановою Кабінету Міністрів України від 11 липня 2013 р. № 495. *Офіційний вісник України*. 2013. № 54. Ст. 1970.

спеціальна література:

8. Аверочкіна Т.В. Юрисдикція України в прибережних водах: адміністративно-правовий вимір: монографія. Одеса: Гельветика, 2018. 466 с.
9. Аверочкіна Т.В. Юрисдикція України стосовно штучних островів, установок і споруд в її виключній (морській) економічній зоні. *Науковий вісник Ужгородського національного університету*. Сер.: Право. 2012. Вип. 19. Т. 4. С. 176–178.
10. Варес К. Л. Обсяг міжнародно-правового простору, який підпадає під поняття «Міжнародний район морського дна». *Актуальні проблеми держави і права*. 2012. Вип. 64. С. 82–88.
11. Коваль Н.О. Митні формальності щодо іноземних військових кораблів, їх озброєння та екіпажів у портах України. *Правова держава*. 2021. № 42. С. 86–92.
12. Коваль Н.О. Конвенція Монтре як фактор стримування в Азово-Чорноморському регіоні. *Європейський вибір України, розвиток науки та національна безпека в реаліях масштабної військової агресії та глобальних викликів XXI століття*: матеріали Міжнар. наук.-практ. конф (м. Одеса, 17 черв. 2022 р.). Т. 2. О., Видав. дім «Гельветика», 2022. С. 155–158.
13. Коваль Н.О. Митні формальності на річковому транспорті: регіональне співробітництво. *Modern research in world science: proceedings of the 7th International scientific and practical conference*. SPC “Sci-conf.com.ua” (Lviv, 2–4 October, 2022). Pp. 1193–1198. <https://sci-conf.com.ua/wp-content/uploads/2022/10/MODERN-RESEARCH-IN-WORLD-SCIENCE-2-4.10.22.pdf>
14. Кормич Б.А. Концепція морської «сірої зони» та ситуація у Чорному та Азовському морях після незаконної анексії Криму.

Європейський вибір України, розвиток науки та національна безпека в реаліях масштабної військової агресії та глобальних викликів XXI століття: матеріали Міжнар. наук.-практ. конф (м. Одеса, 17 черв. 2022 р.). Т. 2. О., Видав. дім. «Гельветика», 2022. С. 140–143.

15. Кривак В.В. Поняття юрисдикції держави в територіальних водах. *Митна справа*. 2010. № 1. С. 80–84.
16. Кузнецов С.О. Адміністративна юрисдикція України у відкритому морі. *Актуальні проблеми держави і права*. Вип.18. 2003. С. 517–520.
17. Кузнецов С.О., Аверочкіна Т.В. Протоки, що використовуються для міжнародного судноплавства: деякі аспекти визначення правового статусу та режиму. *Lex Portus*. 2017. № 4. С. 31–47.
18. Кузнецов С.О., Аверочкіна Т.В. Морське право: підруч. Одеса: Фенікс, 2011. 382 с.
19. Шемякін О.М. Проблеми державної реєстрації морських торговельних суден у сучасному міжнародному морському праві. *Держава і право: юридичні і політичні науки*. 2005. Вип. 28. С. 543–548.
20. Sergeyev Yu., Radkovska I. Maritime Piracy as International Crime and its Influence on Shipping. *The Ukrainian Journal of Business Law*. 2020. Vol. 18/3.

Питання заняття

1. Сучасна класифікація морських просторів.
2. Міжнародно-правовий режим водних просторів:
 - 2.1. Міжнародно-правовий режим територіального моря.
 - 2.2. Міжнародно-правовий режим відкритого моря, юрисдикція у відкритому морі.
 - 2.3. Міжнародно-правовий режим прилеглої та виключної економічної зони.
 - 2.4. Міжнародно-правовий режим морських портів, суден та їхніх екіпажів в іноземних морських портах (характеристика двосторонніх угод про торговельне мореплавство).
3. Міжнародно-правовий режим дна та надр дна:

- 3.1. Міжнародно-правовий статус континентального шельфу.
- 3.2. Комісія з меж континентального шельфу.
- 3.3. Міжнародний район морського дна.

Завдання для поточного контролю знань і вмінь

1. Охарактеризуйте історію прийняття та зміст Конвенції і Статуту про міжнародний режим морських портів 1923 року.
2. Визначте історію розроблення міжнародної угоди про правовий режим морських портів у другій половині XX ст.
3. Дослідіть генезу правового забезпечення діяльності на континентальному шельфі та у Міжнародному районі морського дна.
4. Визначте перспективи вдосконалення законодавства України у сфері захисту публічних інтересів на морі.

Заняття № 3

Тема

Торговельне мореплавство та міжнародно-правовий статус суден

Література

нормативно-правові акти:

1. Конвенція про уніфікацію деяких правил, що стосуються арешту морських суден, 1952. https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_g89#Text
2. 1958 Geneva Conventions on the Law of the Sea. <https://legal.un.org/avl/ha/gclos/gclos.html>
3. International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974. <https://treaties.un.org/doc/Publication/UNTS/Volume%201184/volume-1184-I-18961-English.pdf>
4. Конвенція МОП 147 про мінімальні норми на торговельних суднах, 1976. *Зібрання чинних міжнародних договорів України*. 2006. № 5. Кн. 1. Ст. 1129.
5. International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, 1978. <http://www.admiraltylawguide.com/conven/stcw1978.html>

6. United Nations Convention on Conditions for Registration of Ships, 1986. https://unctad.org/system/files/official-document/tdrsconf23_en.pdf
7. International Regulations for Preventing Collisions at Sea. Consolidated edition 2002. https://afcan.org/dossiers_reglementation/colreg_gb/contents.html
8. Конвенція ООН з морського права, 1982. *Морське право. Джерела: У 3 ч. Ч. I Т. 1. Кн. 1 «III Конференція ООН з морського права» / С.В. Ківалов, Є.В. Додін, С.О. Кузнецов, Т.В. Аверочкіна, Д.О. Нікіша. О.: Фенікс, 2012. С. 107–525.*
9. Maritime Labour Convention, 2006. <http://surl.li/etwtv>
10. Кодекс торговельного мореплавства України. *Відомості Верховної Ради України*. 1995. № 47–52. Ст. 349. <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/176/95-вр#Text>
11. Про внутрішній водний транспорт: Закон України від 03.12.2020 р. *Офіційний вісник України*. 2021. № 4. Ст. 201.
12. Морська доктрина України на період до 2035 року, затверджена постановою Кабінету Міністрів України від 7.10.2009 р. № 1307 (у редакції постанови Кабінету Міністрів України від 18.12. 2018 р. № 1108). <https://cutt.ly/MQPmnAo>
13. Порядок реєстрації суден у Державному судновому реєстрі України та Судновій книзі України, затверджений наказом Міністерства інфраструктури України від 11 квітня 2022 року № 203. *Офіційний вісник України*. 2022. № 34. Ст. 1888.
14. Положення про звання осіб командного складу морських суден та порядок їх присвоєння затверджене постановою Кабінету Міністрів України від 30 грудня 2022 р. № 1499. *Офіційний вісник України*. 2023. № 9. Ст. 641.
15. Положення про порядок державної реєстрації іноземних суден, що експлуатуються на умовах договору бербоут-чартеру суб'єктами підприємницької діяльності, затверджене постановою Кабінету Міністрів України від 16 серпня 1994 р. № 559. <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/559-94-п#Text>

16. Правила охорони праці для працівників морських рибних портів, затверджені наказом Державного комітету України з промислової безпеки, охорони праці та гірничого нагляду 18.12.2006 р. № 12. *Офіційний вісник України*. 2007. № 3. Ст. 110.

спеціальна література:

17. Аверочкіна Т.В. До питання про визнання моряків ключовими робітниками. *Європейський вибір України, розвиток науки та національна безпека в реаліях масштабної військової агресії та глобальних викликів XXI століття*: матеріали Міжнар. наук.-практ. конф (м. Одеса, 17 черв. 2022 р.). Т. 2. О., Видав. дім «Гельветика», 2022. С. 150–153.
18. Брильов О. А. Деякі питання поняття торговельного мореплавства. <https://ukrainepravo.com/scientific-thought/naukova-dumka/deyaki-pytannya-ponyattya-torgovelnogo-moreplavstva/>
19. Жорник І.В. Розв'язання конфлікту кваліфікації уніфікованих норм, що регулюють приватноправові відносини у мореплаванні: дис. ... канд. юрид. наук. Одеса, 2015. 258 с.
20. Ківалов С.В. Арешт морського судна: тенденції української правозастосовної практики. *Lex Portus*. 2017. № 3. С. 5–13.
21. Ломоносова О.Е., Ломоносов Д.А., Надточій І.І. Морська діяльність: сутність, особливості та види. *Вісник соціально-економічних досліджень*. 2015. № 1. С. 229–238. http://nbuv.gov.ua/UJRN/Vsed_2015_1_31
22. Рикова О.М. Проблеми співвідношення Кодексу торговельного мореплавства України та Міжнародної конвенції з уніфікації деяких правил щодо накладення арешту на морські судна 1952 р. щодо морських вимог. *Митна справа*. 2014. № 4(2). С. 263–269.
23. Селіванов, М.Г. (2018). Процесуальний інститут арешту судна для забезпечення морської вимоги у господарському процесі в Україні. *Lex Portus*, 6, 36–48. <https://doi.org/10.26886/2524-101X.6.2018.3>
24. Сергеев, Ю.В. (2018). До питання про арешт суден для забезпечення морських вимог в Україні. *Lex Portus*, 6, 9–20. <https://doi.org/10.26886/2524-101X.6.2018.1>

25. Сергеев Ю.В. Соціальні та трудові права моряків: розвиток та сучасний стан міжнародно-правового регулювання. *Права людини в Україні та у зарубіжних країнах: традиції та новачії*: колективна монографія / за заг.ред. Н.В. Мішиної. Львів-Торунь: Ліга-Прес, 2021. С. 550–581. <http://catalog.liha-pres.eu/index.php/liha-pres/catalog/view/136/1598/3823-1>
26. Сергеев Ю.В., Романішина К.В. Дотримання прав моряків в умовах пандемії COVID-19 та її вплив на морський та юридичний бізнес. *Юридична газета*. 2020. № 20 (726) від 27 жовтня 2020 р. С.40–41.
27. Сергеев Ю.В., Денисова Г.О. Найм та працевлаштування моряків: що не так із законопроектом? *Юридична Газета*. № 9 (739) від 11.05.2021 р.
28. Сергеев Ю.В. “Море хвилюється: чи буде Україна учасником Конвенції МОП 2006 року про працю в морському судноплавстві?” *Юридична практика*. № 33–34 (1234–1235) від 24.08.2021 року. С. 18–19.
29. Kuznietsov, S. (2021). The “Genuine link” Concept: Is It Possible to Enhance the Strength? *Lex Portus*, 7(6), 65–89. <https://doi.org/10.26886/2524-101X.7.6.2021.3>
30. Ford, J.H., & Wilcox, C. (2019). Shedding light on the dark side of maritime trade – A new approach for identifying countries as flags of convenience. *Marine Policy*, 99, 298–303. <https://doi.org/10.1016/j.marpol.2018.10.026>
31. Gonzales Solis, S. (1987). Panama: why an open registry? *World Maritime University Dissertations*. 796. https://commons.wmu.se/all_dissertations/796
32. Gould, A.J. (2021). Sovereign Control and Ocean Governance in the Regulation of Maritime Private Policing. *Policing and Society*, 31(3), 337–353. <https://doi.org/10.1080/10439463.2020.1732975>
33. Member State Audit Scheme. *International Maritime Organization*. <https://www.imo.org/en/OurWork/MSAS/Pages/Default.aspx>
34. Negret, C.F.L. (2016). Pretending to be Liberian and Panamanian; Flags of Convenience and the Weakening of the Nation-State on

- the High Seas. *Journal of Maritime Law & Commerce*, 47, 1, 1–28. <https://nflawfirm.com/wp-content/themes/pdf/Negret.pdf>
35. Petrossian, G., Sosnowski, M., Miller, D., & Rouzbahani, D. (2020) Flags for sale: An empirical assessment of flag of convenience desirability to foreign vessels. *Marine Policy*, 116, 103937. <https://doi.org/10.1016/j.marpol.2020.103937>
 36. Piniella, F., Alcaide, J.I., & Rodríguez-Díaz, E. (2017). The Panama Ship Registry: 1917–2017. *Marine Policy*, 77, 13–22. <https://doi.org/10.1016/j.marpol.2016.12.007>
 37. Plachkova, T., & Avdieiev, O. (2020). Public administration of safety of navigation: multi-level challenges and answers. *Lex Portus*, 5, 34–62. <https://doi.org/10.26886/2524–101X.5.2020.2>
 38. Rhea, R. (2010). Ship registration: a critical analysis. World Maritime University Dissertations. 447. https://commons.wmu.se/all_dissertations/447
 39. Serafimov, V., Rudenko, V. (2018). Unlawful arrest of a ship under foreign flag in Ukraine. *Lex Portus*, no. 6, 21–35. <https://doi.org/10.26886/2524–101X.6.2018.2>
 40. Сергеев Ю.В., Романішина К.В. Про підводні камені трудових контрактів моряків. *Юридична газета*. 2018. № 29–30 від 11.07.2018. С. 14–15.
 41. Сергеев Ю.В. Міжнародно-правовий статус трудящих-мігрантів. *Юридична газета*. 2018. № 49 від 04.12.2018. С.36–37.
 42. Sergeyev Yu.V, Romanishyna K.V, Radkovska I. S. (2021). Arrest of ships in Ukraine due to unpaid crew wages. *The Arrest News magazine* (№ 32, April). P. 6–8.

Питання заняття

1. Морська діяльність: поняття, визначення. Особливості здійснення у морських просторах з різним правовим режимом.
2. Торговельне мореплавство: поняття, визначення. Судно: поняття, визначення.
3. Класифікація морських суден.
4. Національність суден.
5. Міжнародні стандарти реєстрації суден, «зручна реєстрація», реєстрація суден в Україні.

6. Екіпаж морського судна: визначення, склад.
7. Правове регулювання праці моряків.
8. Арешт суден.

Завдання для поточного контролю знань і вмінь

1. Охарактеризуйте процедуру дипломування моряків в Україні.
2. Якими є стандарти підготовки персоналу рибальських суден.
3. Охарактеризуйте практику арештів суден в Україні.

Заняття № 4

Тема

Міжнародно-правове регулювання морських перевезень вантажів. Фрахтування суден

Література

нормативно-правові акти:

1. International Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Bills of Lading (The Hague Rules), 1924. <https://www.jus.uio.no/english/services/library/treaties/07/7-04/hague-rules.xml>
2. Protocol to Amend the International Convention for the Unification of Certain Rules of Law Relating to Bills of Lading (Visby Rules), 1968. <http://www.admiraltylawguide.com/conven/visbyrules1968.html>
3. International Convention relating to the Limitation of the Liability of Owners of Sea-Going Ships, and Protocol of Signature, 1957. <http://www.admiraltylawguide.com/conven/limitation1957.html>
4. Міжнародна конвенція про вантажну марку, 1966. *Офіційний вісник України*. 2008. № 3. Ст. 86.
5. Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, 1976. <http://www.admiraltylawguide.com/conven/limitation1976.html>
6. United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea, 1978 (Hamburg Rules). https://unctad.org/system/files/official-document/aconf89d13_en.pdf
7. Initiative on the Safe Transportation of Grain and Foodstuffs from Ukrainian Ports. https://www.un.org/sites/un2.un.org/files/black_sea_grain_initiative_full_text.pdf

8. Black Sea Grain Initiative – Procedures for Merchant Vessels. https://www.un.org/sites/un2.un.org/files/jcc_shipping_procedures_26_aug_2022.pdf
9. Memorandum Regarding navigation along the approach corridor to the ports of Ukraine (Chornomorsk, Odesa, Pivdennyi). (2022, July 29). *Ukrainian Sea Ports Authority*. <https://www.uspa.gov.ua/wp-content/uploads/2022/07/memorandum-agent-ukr-eng-v2.pdf>
10. Кодекс торговельного мореплавства України, 1995. *Відомості Верховної Ради України*. 1995. № 47–52. Ст. 349.
11. Господарський кодекс України, 2003. *Відомості Верховної Ради України*. 2003. № 18. Ст. 144.
12. Цивільний кодекс України, 2003. *Відомості Верховної Ради України*. 2003. № 40. Ст. 356.
13. Про міжнародне приватне право: Закон України від 23 червня 2005 р. *Відомості Верховної Ради України*. 2005. № 32. Ст. 422.

спеціальна література:

14. Аверочкіна Т.В. Колізійний принцип в регулюванні правовідносини приватноправового характеру в торговельному мореплаванні. *Митна справа*. 2010. № 2. С. 44–53.
15. Виговський О. Питання уніфікації регулювання коносаментів у міжнародному приватному праві. *Вісник Академії правових наук України*. 2010. № 3 (62). С. 232–238.
16. Виговський О.І. Проблемні аспекти міжнародного обігу коносаментів. *Бюлетень Міністерства юстиції України*. 2010. № 9. С. 108–116.
17. Клепікова О. Загальна характеристика торговельного мореплавства як виду господарської діяльності. *Вісник Київського національного університету імені Тараса Шевченка. Юридичні науки*. 2007. Вип. 74–76. С. 50–54.
18. Кузнецов С.О., Пашковська Л.І. Морське приватне право: навч. посібник. О, Фенікс, 2012. 236 с.
19. Пашковська Л.І. Міжнародне морське приватне право: навч.-метод. посіб. (для студ. денної та заоч. форми навч.). О., НУ «ОЮА», 2020. 113 с. <https://cutt.ly/Ymd9b03>

20. Пеховський А.Ю. Перевезення пасажирів і вантажів морським транспортом як об'єкт адміністративно-правового регулювання. *Вісник Запорізького національного університету. Юридичні науки*. 2015. № 4(1). С. 158–164.
21. Покора І.Є. Уніфікація норм про морські вантажні перевезення в міжнародному приватному праві: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.03. Одеса, 2021. 257 с. <http://dspace.onua.edu.ua/bitstream/handle/11300/14581/Дисертація%20Покора%20І.Є..pdf?sequence=3&isAllowed=y>
22. Шемякін О.М. Міжнародне приватне морське право. Одеса, 2000.
23. BIMCO Contracts. <https://www.bimco.org/contracts-and-clauses/bimco-contracts>
24. Drobitko, O., & Drobitko, N. (2021). Legal Regulation of Sea Towage Contracts in the EU Countries. *Lex Portus*, 7(6), 37–64. <https://doi.org/10.26886/2524-101X.7.6.2021.2>
25. Incoterms 2020 PDF. <https://craneww.com/knowledge-center/latest-news-and-info/incoterms-2020/>
26. Kormych, B., & Averochkina, T. (2022). Ukrainian Maritime Industry under Fire: Consequences of Russian Invasion. *Lex Portus*, 8(2), 7–32. <https://doi.org/10.26886/2524-101X.8.2.2022.1>

План

1. Організація морських перевезень вантажів. Каботажні та міжнародні перевезення. Міжнародно-правове регулювання морського перевезення вантажів.
2. Поняття, визначення, форма, докази наявності і зміст договору морського перевезення вантажу.
3. Сторони та проформи договору морського перевезення вантажу.
4. Фрахтування – поняття і визначення. Договір фрахтування судна. Види договору фрахтування судна.
5. Коносамент – визначення, функції, реквізити, застереження. Види коносаментів.
6. Обов'язки та відповідальність сторін договору морського перевезення вантажу.

Завдання для поточного контролю знань і вмінь

1. Проаналізуйте проформи чартерів, здійсніть порівняльну характеристику.
2. Порівняйте договори фрахтування, майнового найму та перевезення. Визначте схожі та відмінні риси.
3. Визначте історію становлення коносаменту как цінного паперу.
4. Здійсніть порівняльну характеристику Гаазьких правил та КТМ України. Проаналізуйте отримані результати.
5. Тайм-чартер. Проформа тайм-чартеру «Baltime 39» та інші.
6. Бербоут-чартер. Проформа бербоут-чартера «Barecon 89» та інші.

Заняття № 5

Тема

Міжнародно-правове регулювання морських перевезень пасажирів

Література

нормативно-правові акти:

1. International Convention for the unification of certain rules relating to the carriage of passengers by sea, 1961. <https://treaties.un.org/doc/Publication/UNTS/Volume%201411/v1411.pdf>
2. Афіньська конвенція про перевезення морем пасажирів та їх багажу, 1974. Зібрання чинних міжнародних договорів України. 2006. № 5. Кн. 1. Ст. 1103.
3. Протокол від 19.11.1976 р. до Афіньської конвенції про перевезення морем пасажирів та їх багажу 1974 року. *Зібрання чинних міжнародних договорів України*. 2006. № 5. Кн. 1. Ст. 1103.
4. Кодекс торговельного мореплавства України, 1995. *Відомості Верховної Ради України*. 1995. № 47–52. Ст. 349.
5. Господарський кодекс України, 2003. *Відомості Верховної Ради України*. 2003. № 18. Ст. 144.
6. Цивільний кодекс України, 2003. *Відомості Верховної Ради України*. 2003. № 40. Ст. 356.

7. Про приєднання України до Афінської конвенції про перевезення морем пасажирів та їх багажу 1974 року і Протоколу 1976 року до неї: Закон України від 15.07.1994 р. *Відомості Верховної Ради України*. 1994. № 33. Ст. 305.
8. Про міжнародне приватне право: Закон України від 23 червня 2005 р. *Відомості Верховної Ради України*. 2005. № 32. Ст. 422.

спеціальна література:

9. Аверочкіна Т.В. Колізійний принцип в регулюванні правовідносини приватноправового характеру в торговельному мореплавстві. *Митна справа*. 2010. № 2. С. 44–53.
10. Балобанов О.О., Гонсеровська Т.С. Договір круїзу як договір туристичних послуг у порівнянні із договором морського перевезення пасажирів. *Молодий вчений*. 2020. № 11(1). С. 23–28.
11. Іванова Д.А. Адміністративно-правове регулювання міжнародних морських перевезень пасажирів: дис.. ... канд.. юрид наук: 12.00.07. О., 2021. 209 с. <http://dspace.onua.edu.ua/bitstream/handle/11300/14438/Diss.pdf?sequence=3&isAllowed=y>
12. Ілюшина Т.В. Правове регулювання відповідальності перевізника за договором міжнародного морського перевезення пасажирів та багажу. *Правова держава*. 2016. № 24. С. 176–182.
13. Кузнецов С.О., Пашковська Л.І. Морське приватне право: навч. посібник. О, Фенікс, 2012. 236 с.
14. Пашковська Л.І. Міжнародне морське приватне право: навч.-метод. посіб. (для студ. денної та заоч. форми навч.). О., НУ «ОЮА», 2020. 113 с. <https://cutt.ly/Ymd9b03>
15. Петренко О. Оцінка стану та динаміки пасажирських перевезень морським транспортом в Україні та ЄС. *Збірник наукових праць Державного університету інфраструктури та технологій. Серія: Економіка і управління*. 2019. Вип. 46. С. 5–19.
16. Пеховський А.Ю. Перевезення пасажирів і вантажів морським транспортом як об'єкт адміністративно-правового регулювання. *Вісник Запорізького національного університету. Юридичні науки*. 2015. № 4(1). С. 158–164.
17. Шемякін О.М. Міжнародне приватне морське право. Одеса, 2000.

18. Arakelian, M., Ivanova, D., & Tuliakov, V. (2021). A Category “Public Order” and Limitations on Party Autonomy in Contracts for the Carriage of Passengers by Sea. *Lex Portus*, 7(4), 28–56. <https://doi.org/10.26886/2524–101X.7.4.2021.2>

План

1. Договір морського перевезення пасажирів: поняття, визначення, форма, доказ наявності та зміст. Час перевезення, сфера застосування КТМУ.
2. Обов'язки та права перевізника за договором морського перевезення пасажирів.
3. Відповідальність сторін за договором морського перевезення пасажирів.
4. Договір морського круїзу – поняття, визначення, форма, доказ наявності та зміст. Сторони і сфера застосування.
5. Права, обов'язки та відповідальність організатора та учасника круїзу

Завдання для поточного контролю знань і вмінь

1. Визначте генезу правового забезпечення договору морського перевезення пасажирів.
2. Охарактеризуйте правове регулювання договору морського круїзу у зарубіжних країнах, порівняйте з українською практикою.
3. Проналізуйте зміни, що відбувалися у обмеженні відповідальності перевізника при перевезеннях морем пасажирів та їх багажу.

Заняття № 6

Тема

Іпотека морських суден

Література

нормативно-правові акти:

1. Міжнародна конвенція про морські застави та іпотеки, 1993. https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_471#Text

2. Кодекс торговельного мореплавства України, 1995. *Відомості Верховної Ради України*. 1995. № 47–52. Ст. 349.
3. Господарський кодекс України, 2003. *Відомості Верховної Ради України*. 2003. № 18. Ст. 144.
4. Цивільний кодекс України, 2003. *Відомості Верховної Ради України*. 2003. № 40. Ст. 356.
5. Про заставу: Закон України від 02.10.1992 р. <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2654-12#Text>
6. Про іпотеку: Закон України від 05.06.2003 р. <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/898-15#Text>
7. Про міжнародне приватне право: Закон України від 23 червня 2005 р. *Відомості Верховної Ради України*. 2005. № 32. Ст. 422.

спеціальна література:

8. Жорник І.В. Розв'язання конфлікту кваліфікації уніфікованих норм, що регулюють приватноправові відносини у мореплаванні: дис. ... канд. юрид. наук. Одеса, 2015. 258 с.
9. Кізлова О.С. Іпотека морських суден. *Університетські наукові записки*. 2006. № 3–4 (19–20). С. 149–152.
10. Кізлова О.С. Порівняльні положення інституту іпотеки за законодавством України та зарубіжних країн. *Актуальні проблеми політики*. 2009. Вип. 38. С. 113–119.
11. Коссак В. Рецепція положень римського права про іпотеку в законодавство України. *Римське право та правова культура Європи*, 2008. С. 63–67.
12. Кузнецов С.О., Пашковська Л.І. Морське приватне право: навч. посібник. О., Фенікс, 2012. 236 с.
13. Нігрєєва О.О. Правове регулювання іпотеки морського судна: автореф. дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.03. Одеса, 2010. 19 с.
14. Покачалова А.Г. Особливості міжнародно-правової уніфікації норм щодо морської застави та іпотеки судна. *Науковий вісник Ужгородського національного університету. Серія: Право*. 2017. Вип. 42. С. 90–92.
15. Шемякін О.М. Міжнародне приватне морське право. Одеса, 2000.

Питання заняття

1. Поняття і підстави виникнення застави та іпотеки на морське судно
2. Предмет іпотеки морських суден
3. Укладання договору про іпотеку

Заняття № 7

Тема

МОРСЬКЕ СТРАХУВАННЯ

Література

нормативно-правові акти:

1. Кодекс торговельного мореплавства України, 1995. *Відомості Верховної Ради України*. 1995. № 47–52. Ст. 349.
2. Про страхування: Закон України від 07.03.1996 р. *Відомості Верховної Ради України*. 1996. № 18. Ст. 78.
3. Про міжнародне приватне право: Закон України від 23.06.1995 р. *Відомості Верховної Ради України*. 2005. № 32. Ст. 422.
4. Тимчасове Положення про товариства взаємного страхування, затверджене Постановою Кабінету Міністрів України від 01.02.1997 р. № 132. *Офіційний вісник України*. 1997. № 6. Ст. 64.
5. Про Порядок і правила проведення обов'язкового страхування відповідальності суб'єктів перевезення небезпечних вантажів на випадок настання негативних наслідків під час перевезення небезпечних вантажів: постанова Кабінету Міністрів України від 1 червня 2002 р. № 733. <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/733-2002-п#Text>
6. Про Порядок укладання договорів страхування морських суден, що перебувають у державній власності і передаються судовласниками у фрахт, оренду, лізинг: Наказ Міністерства транспорту України № 260 від 17.05.1999 р. <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0386-99#Text>

спеціальна література:

1. Адамова О.С. Договір бодмереї та «сірі схеми» як передумови виникнення морського страхування. *Наукові праці Націо-*

нального університету «Одеська юридична академія». 2012. Т. 12. С. 329–338.

2. Адамова О.С. Предмет договору морського страхування: до постановки проблеми. *Часопис цивілістики*. 2018. Вип. 28. С. 14–17.
3. Балобанов О.О., Андріященко О.О. Страхування морських перевезень вантажу: окремі організаційно-правові аспекти. *Lex Portus*. 2018. № 4. С. 80–88.
4. Гончаренко О.М., Світлична О.С. Перспективи розвитку морського страхування в Україні. *Науковий вісник Міжнародного гуманітарного університету. Серія: Економіка і менеджмент*. 2016. Вип. 17. С. 122–126.
5. Заворотна О.П. Зміст відносин зі страхового захисту майнових інтересів, пов'язаних з міжнародним торговельним мореплавством, товариствами взаємного страхування. *Від громадянського суспільства – до правової держави: тези V Міжнародної наукової конференції студентів та молодих вчених*. Харків: ХНУ імені В.Н. Каразіна, 2010. С. 286–288.
6. Кузнецов С.О., Пашковська Л.І. Морське приватне право: навч. посібник. О., Фенікс, 2012. 236 с.
7. Мачуський В. Взаємне страхування: організаційно-правові аспекти. *Право України*. 2008. № 4. С. 63.
8. Юрах В.М. Історико-правовий аналіз становлення страхування. *Актуальні проблеми держави і права: зб. наук. пр.* 2005. Вип. 26. С. 165–172.

Питання заняття

1. Історія виникнення та становлення морського страхування.
2. Морське комерційне та некомерційне страхування.
3. Договір морського страхування: основні умови, форма, сторони, їхні права та обов'язки.
4. Морське взаємне страхування: поняття, визначення.
5. Провідні товариства морського взаємного страхування: статутні документи, сфера діяльності, порядок внесення внесків та виплати страхових відшкодувань.

Завдання для поточного контролю знань і вмінь

1. Окресліть сутність договірної страхування.
2. Підготуйте документи для заснування товариства взаємного страхування.
3. Складіть договір страхування корпусу судна.
4. Визначте правові засади діяльності клубів взаємного страхування в різних країнах світу (з представництвом всіх континентів). Запропонуйте зміни у вітчизняному організаційно-правовому механізмі діяльності товариств взаємного страхування.

Заняття № 8

Тема

Вирішення спорів у торговельному мореплавстві. міжнародний морський арбітраж

Література

нормативно-правові акти:

1. Кодекс торговельного мореплавства України. *Відомості Верховної Ради України*. 1995. № 47–52. Ст. 349. <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/176/95-вр#Text>
2. Цивільний процесуальний кодекс України, 2004. <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1618-15#Text>
3. Господарський процесуальний кодекс України, 1991. <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1798-12>
4. Цивільний Кодекс України, 2003. *Відомості Верховної Ради України*. 2003. № 40–44. Ст. 356.
5. Господарський Кодекс України, 2003. *Відомості Верховної Ради України*. 2003. № 18. Ст. 144.
6. Кодекс адміністративного судочинства України, 2005. *Відомості Верховної Ради України*. 2005, № 35–36, № 37. Ст. 446.
7. Про міжнародний комерційний арбітраж: Закон України від 24.02.1994. <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/4002-12#Text>
8. Про морські порти України: Закон України від 17.05.2012. *Відомості Верховної Ради України*. 2013. № 7. Ст. 65.
9. Про медіацію: Закон України від 16.11.2021. *Офіційний вісник України*. 2021. № 98. Ст. 6340.

спеціальна література:

10. Альтернативні способи вирішення цивільних спорів за законодавством України: навчальний посібник / Верба-Сидор О. Б., Воробель У.Б., Грабар Н.М., Дутко А.О., Юркевич Ю.М.; за ред. канд. юрид. наук, доц. О.Б. ВербиСидор. Львів: Львівський державний університет внутрішніх справ, 2021. 416 с. Сергеева С.: «Один з викликів для медіатора – бути неупередженим та підтримувати обидві сторони в процесі». *Юридична практика*. 2018. <https://zib.com.ua/ua/135415.html>
11. Волковицька Н. Медіація: альтернативний чи ефективний спосіб вирішення спорів? *Юридична газета*. <http://surl.li/euuwe>
12. Воронець Н. Морська арбітражна комісія при Торгово-промисловій палаті України (UMAC). <https://knppartners.com.ua/uk/morska-arbitrazhna-komisija-pri-torgovo-promislovij-palati-ukraini-umac/>
13. Ізбаш О.О. Медіація та альтернативне вирішення спорів онлайн. Київський часопис права. 2022. № 1. С. 80–85. <https://doi.org/10.32782/klj/2022.1.12>
14. Кореновська Х.П. Особливості організації роботи Морської арбітражної комісії при торгово-промисловій палаті України: загальна характеристика. <http://dspace.onu.edu.ua:8080/bitstream/123456789/33304/1/9–13.pdf>
15. Коссак В.М. Медіація в міжнародних цивільних відносинах. *Актуальні проблеми цивільного права та процесу*: матеріали Міжнар. наук. конф., присвяч. пам'яті Ю.С. Червоного (м. Одеса, 17 грудня 2010 р.), 2010. С. 145–147.
16. Кравчук С. Правові передумови для розгляду і вирішення спорів у міжнародному комерційному арбітражі. *Науковий вісник Ужгородського національного університету. Серія: Право*. 2022. № 71. С. 355–360. <http://visnyk-pravo.uzhnu.edu.ua/article/view/263494/259741>
17. Кузнецов С.О., Пашковська Л.І. Морське приватне право: навч. посібник. О., Фенікс, 2012. 236 с.
18. Медіація у професійній діяльності юриста: підпучник / за ред. Н. Крестовської, Л. Романадзе. О.: «Екологія», 2019. 456 с. URL:

https://newjustice.org.ua/wp-content/uploads/2020/02/Textbook_on_Mediation_for_Law_Schools.pdf

19. Міжнародний комерційний арбітражний суд. <https://icac.org.ua>
20. Ніцевич А., Пашковська Т. Морські спори краще вирішувати без звернення до суду чи арбітражу. <https://yur-gazeta.com/interview/morski-spori-krashche-virishuvati-bez-zvernennya-do-sudu-chi-arbitrazhu.html>
21. Подковенко Т.О. Медіація: міжнародно-правові стандарти. *Актуальні проблеми правознавства*. 2017. Вип. 4. С. 47–54. http://nbuv.gov.ua/UJRN/aprpr_2017_4_10
22. Про альтернативне вирішення спорів. <http://surl.li/euuwa>
23. Родченко В., Романадзе Л., Сергєєва А., Сергєєва С. Медіація в різних спорах: від банкрутства до спорів з державою. URL: <https://yur-gazeta.com/publications/practice/mediatsiya/mediaciya-v-riznih-sporah-vid-bankrutstva-do-sporiv-z-derzhavoyu.html>
24. Сергєєв Ю.В. Особливості розгляду судами справ, пов'язаних з торговельним мореплаванням. *Митна справа*. 2011. № 1. С. 99–103.
25. Цірат Г.А. Міжнародний комерційний арбітраж: навч. посіб. К.: Алерта, 2019. 410 с. https://jvs.law/wp-content/uploads/2021/04/G.TSirat_Arbitrazh_2019-2.pdf
26. Шемякін О.М. Міжнародне приватне морське право. О.: Латстар, 2000. 272 с.
27. Obiri-Korang, P. (2022). Primary Connecting Factors Considered by South African Courts to Determine the Applicable Law of International Contracts on the Sale of Goods. *Lex Portus*, 8(5), 7–47. <https://doi.org/10.26886/2524-101X.8.5.2022.1>

План

1. Особливості розгляду судами України справ, пов'язаних з торговельним мореплаванням.
2. Міжнародні арбітражні інституції, що розглядають морські спори: порядок та особливості їх роботи.
3. Міжнародний комерційний арбітражний суд при Торгово-промисловій палаті України (ICAC) та Морська арбітражна комісія при Торгово-промисловій палаті України (UMAC).
4. Застосування альтернативних засобів врегулювання при вирішенні морських спорів.

Завдання для поточного контролю знань і вмінь

1. Конфлікт кваліфікацій та вирішення конфліктів кваліфікацій норм у сфері міжнародних морських перевезень.
2. Колізійний та матеріально-правовий методи регулювання відносин у сфері міжнародних морських перевезень.
3. Уніфікація, гармонізація та проблеми застосування уніфікованих норм у сфері торговельного мореплавства.

Заняття № 9

Тема ОРГАНІЗАЦІЙНО-ПРАВОВІ ОСНОВИ ДЕРЖАВНОГО УПРАВЛІННЯ В СФЕРІ МОРСЬКОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ

Література

нормативно-правові акти:

1. Про транспорт: Закон України від 10.11.1994 р. <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/232/94-вр#Text>
2. Національна транспортна стратегія України на період до 2030 року, схвалена розпорядженням Кабінету Міністрів України від 30.05.2018 р. № 430-р. *Офіційний вісник України*. 2018. № 52. Ст. 1848.
3. Морська доктрина України на період до 2035 року, затверджена постановою Кабінету Міністрів України від 7.10.2009 р. № 1307 (у редакції постанови Кабінету Міністрів України від 18.12. 2018 р. № 1108). <https://cutt.ly/MQPmnAo>
4. Стратегія розвитку морських портів України на період до 2038 року, затверджена розпорядженням Кабінету Міністрів України від 11.07.2013 р. № 548-р (в редакції розпорядження Кабінету Міністрів України від 23.12.2020 р. № 1634-р). <https://cutt.ly/NQPmQ3P>
5. Морська природоохоронна стратегія України, схвалена розпорядженням Кабінету Міністрів України від 11 жовтня 2021 р. № 1240-р. <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1240-2021-p#Text>

спеціальна література:

6. Аверочкіна Т.В. Публічне адміністрування морської діяльності в Україні: оновлення правової концепції. *Правові засади організації та здійснення публічної влади*: зб. тез IV Міжнар. наук.-практ. конф., присвяченої світлій пам'яті д.ю.н., проф., академіка-засновника НАПрНУ, першого Голови Конституційного Суду України Л.П. Юзькова (м. Хмельницький, 2–6 берез. 2021 р.). С. 8–10. http://univer.km.ua/doc/Tezi_uchasnikiv_Publiczna_vlada_2021.pdf
7. Аверочкіна Т.В. Державне управління прибережними водами: міжнародно-правові засади. *Основні тенденції розвитку цивілістики, конституційного, господарського та міжнародного права*: матеріали круглого столу (м. Кривий Ріг, 27 жовт. 2017 р.); відп. за вип. В.Г. Олюха. Кривий Ріг: Видав. дім «Гельветика», 2017. С. 15–19.
8. Аверочкіна Т.В. Адміністративні послуги в структурі державного управління прибережними водами. *Правові та інституційні механізми забезпечення розвитку України в умовах європейської інтеграції*: матеріали Міжнар. наук.-практ. конф. (м. Одеса, 18 трав. 2018 р.) У 2-х т. Т. 1 / відп. ред. Г.О. Ульянова. О.: Видав. дім «Гельветика», 2018. С. 409–412.
9. Аверочкіна Т.В. Публічне адміністрування у прибережних морських водах: міжнародно-правовий базис. *Правове життя сучасної України*: у 3 т.: матеріали Міжнар. наук.-практ. конф. (м. Одеса, 15 трав. 2020 р.) / відп. ред. М.Р. Аракелян. Одеса: Гельветика, 2020. Т. 2. С. 127–130.
10. Аверочкіна Т.В. Публічне адміністрування морської діяльності в Україні: оновлення правової концепції. *Правові засади організації та здійснення публічної влади*: зб. тез IV Міжнар. наук.-практ. конф., присвяченої світлій пам'яті д.ю.н., професора, академіка-засновника НАПрНУ, першого Голови Конституційного Суду України Леоніда Петровича Юзькова (м. Хмельницький, 2–6 берез. 2021 р.). С. 8–10. URL: http://univer.km.ua/doc/Tezi_uchasnikiv_Publiczna_vlada_2021.pdf

11. Аверочкіна Т.В. Генеза публічного адміністрування режиму судноплавних рік. *Наука та суспільне життя України в епоху глобальних викликів людства у цифрову еру*: матеріали Міжнар. наук-практ. конф. (м. Одеса, 21 трав. 2021 р.). О.: Видав. дім «Гельветика», 2021. С. 392–395.
12. Гайдук С.А. Національна морська політика: проблеми та шляхи їх подолання. *Збірник наукових праць Національної академії державного управління при Президентові України*. 2018. Вип. 2. С. 114–126. http://nbuv.gov.ua/UJRN/znpnadu_2018_2_9
13. Ківалов С.В. Трансформація Морської доктрини України: концептуальні засади. *Lex Portus*. 2018. № 5. С. 7–26. <https://doi.org/10.26886/2524–101X.5.2018.1>
14. Мішеглина К.М. Європейські стандарти морської політики та розвиток морської доктрини України. *Актуальні проблеми політики*: зб. наук. пр. 2020. Вип. 66. С. 135–141.
15. Серафімов В.В. Регіоналізм як напрям морської політики України: оновлення правового забезпечення. *Правова держава*. 2020. № 39. С. 111–123. <https://doi.org/10.18524/2411–2054.2020.39.212989>
16. Серафімов В.В. Державна морська політика України: на шляху до оновлення. *Правові та інституційні механізми забезпечення розвитку України в умовах європейської інтеграції*: матеріали Міжнародної науково-практичної конференції (м. Одеса, 18 травня 2018 р.) У 2-х т. Т. 1. О.: Видав. дім «Гельветика», 2018. С. 429–432. <https://cutt.ly/NOkvCR9>
17. Серафімов В.В. Правовий базис морської політики України у сфері охорони навколишнього середовища. *Актуальні проблеми реформування системи законодавства України*: матеріали Міжнар. наук.-практ. конф. (м. Запоріжжя, 29–30 січ. 2021 р.). Запоріжжя: Запорізька міська громадська організація «Істина», 2021. С. 92–95.
18. Степанова К.В., Степанов В.М. Морська держава та морська політика. *Економіка та держава*. 2017. № 3. С. 21–24. http://www.economy.in.ua/pdf/3_2017/5.pdf
19. Щипцов О.А. Основи державної морської політики. О., Укрморінформ, 2002. 208 с.

20. Baird, A.J. (2005). Maritime Policy in Scotland. *Maritime Policy & Management*, 32, 4, 383–401. <https://doi.org/10.1080/03088830500300404>
21. Kivalov, S. (2021). Ukrainian Maritime Policy: Stranded in a Transit. *Lex Portus*, 7(6), 7–36. <https://doi.org/10.26886/2524–101X.7.6.2021.1>
22. Kormych, B., Averochkina, T., & Gaverskyi, V. (2020). The Ukrainian Public Administration of Territorial Seas: A European Example. *European Energy and Environmental Law Review*, 29, 2, 26–38.
23. Kormych, B., Averochkina, T., & Gaverskyi, V. (2020). The public administration of territorial seas: Ukrainian case. *International Environmental Agreements: Politics, Law and Economics*, 20, 577–595. <https://doi.org/10.1007/s10784–020–09473–9>
24. Kormych, B., & Malyarenko, T. (2022). From gray zone to conventional warfare: the Russia-Ukraine conflict in the Black Sea. *Small Wars & Insurgencies*, DOI: 10.1080/09592318.2022.2122278
25. 10. Malyarenko, T., & Kormych, B. (2023) Russian policy towards the economy of occupied Ukrainian territories: crawling de-modernization, *Eurasian Geography and Economics*, DOI: 10.1080/15387216.2023.2167097
26. Mishehlina, K. (2019). Maritime policy: administrative and legal measurement in the context of the realization of the Maritime doctrine of Ukraine. *Lex Portus*, no. 1, 36–49. <https://doi.org/10.26886/2524–101X.1.2019.3>
27. Syndercombe, G. (2012). The Need for a National Maritime Policy. *Scientia Militaria – South African Journal of Military Studies*, 19(2). <https://doi.org/10.5787/19–2–386>
28. Spencer, J. (2021). Maritime Policy. <https://doi.org/10.13140/RG.2.2.32199.21928>

План

1. Транспорт у системі суспільного виробництва. Єдина транспортна система України.
2. Мета і завдання державного управління в галузі транспорту. Органи, що здійснюють державне управління в галузі транспорту.

3. Морський транспорт і його склад.
4. Державне регулювання та нагляд за торговельним мореплавством.
5. Морська політика України. Національні програми розвитку морського транспорту України.

Завдання для поточного контролю знань і вмінь

1. Здійсніть дослідження організації державного управління та регулювання морської діяльності в іноземних державах.
2. Проаналізуйте порядок прийняття Обов'язкових постанов та Зводів звичаїв морських портів. Визначте, чи всі ці локальні нормативні акти прийняті із додержанням проаналізованої процедури.
3. Визначте, яким чином мають бути прийняті/затверджені зводи звичаїв та обов'язкові портанови по річковим портам України.
4. Проаналізуйте перспективи розвитку річкових перевезень в Україні.

МЕТОДИЧНІ ВКАЗІВКИ (РЕКОМЕНДАЦІЇ) ДЛЯ ВИКЛАДАЧІВ, ЯКІ ПРОВОДЯТЬ СЕМІНАРСЬКІ / ПРАКТИЧНІ ЗАНЯТТЯ

Проведення семінарських занять дозволяє вирішувати такі дидактичні цілі:

- оптимально поєднувати лекційні заняття із систематичною самостійною навчально-пізнавальною діяльністю здобувачів вищої освіти, їх теоретичну підготовку з практичною;
- розвивати уміння, навички розумової праці, творчого мислення, уміння використовувати теоретичні знання для вирішення практичних завдань;
- формувати у здобувачів вищої освіти інтерес до науково-дослідної роботи і залучення їх до наукових досліджень, які здійснює кафедра;
- забезпечувати системне повторення, поглиблення і закріплення знань здобувачів вищої освіти за певною темою;
- формувати уміння і навички здійснення різних видів майбутньої професійної діяльності;
- здійснювати діагностику і контроль знань здобувачів вищої освіти з окремих розділів і тем програми, формувати уміння і навички виконання різних видів майбутньої професійної діяльності.

Практичні (семінарські) заняття проводяться в об'ємі, не меншому, ніж зазначений у цьому комплексі для таких занять.

При проведенні семінарських занять викладач заздалегідь формує порядок проведення семінарського заняття, у якому визначає порядок і послідовність заслуховування підготовлених відповідно до теми заняття доповідей, обговорення їх, опитування здобувачів вищої освіти, проведення захисту рефератів, у разі наявності таких та проведення дискусії з теми семінарського заняття.

При підготовці до перших семінарів викладачеві бажано обговорити зі здобувачами вищої освіти зміст китайського прислів'я: «Найкраща пам'ять гірша, ніж найгірше чорнило». Слід також продемонструвати першокурсникам види записів, використання яких допоможе їм приймати участь у обговоренні конкретних проблем:

- виписки, цитати – дослівні, точні записи конкретного тексту з посиланням на джерело інформації та його автора;
- план виступу – сукупність чітко сформульованих, послідовно викладених думок, які відбивають основний зміст прочитаного;
- тези – основні положення тексту без додаткових пояснень;
- конспект – короткий послідовний виклад інформації з першоджерела. Для оперативного використання здобувачам вищої освіти можна рекомендувати накопичувати інформацію на спеціальних картках – аркушах твердого паперу невеликого формату. Доповіді, відповіді на запитання оцінюються за національною шкалою, про що ставиться відмітка у журналі академгрупи.

При проведенні занять, крім відповідей на питання (відповідно до рекомендованих планів), здобувачами вищої освіти розв'язуються ситуативні завдання (задачі).

ЗАВДАННЯ ДЛЯ САМОСТІЙНОЇ РОБОТИ

Тема

ФОРМУВАННЯ НОРМ МІЖНАРОДНОГО МОРСЬКОГО ТОРГОВЕЛЬНОГО ПРАВА

Гене́за морського права часів Київської Русі.

Розвиток морського права Стародавнього світу (Греції, Риму, Єгипту та ін.).

Управління портами Стародавнього світу.

Охарактеризуйте розвиток портів, заснованих греками на узбережжі Чорного моря.

Охарактеризуйте генезу уніфікації правових норм у сфері морського та морського торговельного права на початку XX ст.

Охарактеризуйте діяльність ООН з розробки та прийняття міжнародних угод у сфері морського права.

Здійсніть огляд програмних документів у сфері морської діяльності та торговельного мореплавства, що були прийняті в період незалежності України.

Здійсніть правову експертизу проєктованого українського законодавства у сфері морської діяльності. Сформуйте власну точку зору на їхні норми та запропонуйте власні шляхи розбудови морської інфраструктури України та її правового забезпечення.

Тема

ПРАВОВИЙ РЕЖИМ МОРСЬКИХ ПРОСТОРІВ

Порівняйте окремі угоди про торговельне мореплавство та виявіть закономірності їх побудови, а також змісту норм. Визначте, які види режимів можуть бути передбачені цими угодами.

Правовий режим діяльності у Міжнародному районі морського дна.

Правовий режим діяльності в Азовському морі та Керченській протоці.

Система управління безпекою мореплавства в Україні

Лоцманське проведення.

Криголамне проведення.

Буксирування.

Накресліть схему морських просторів прибережної держави.

Тема

ТОРГОВЕЛЬНЕ МОРЕПЛАВСТВО ТА МІЖНАРОДНО-ПРАВОВИЙ СТАТУС СУДЕН

Дослідіть практику застосування в Україні Міжнародної конвенції з уніфікації деяких правил щодо накладення арешту на морські судна 1952 р.

Правові підстави реєстрації суден в «зручних» та міжнародних реєстрах.

Правові підстави реєстрації суден на території України.

Процедури реєстрації суден на території України.

Тема

МІЖНАРОДНО-ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ МОРСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ВАНТАЖІВ. ФРАХТУВАННЯ СУДЕН

Укладіть договір фрахтування судна за бербоут-чартером.

Укладіть договір фрахтування судна за тайм-чартером.

Проаналізуйте димайз-чартер та слот-чартер, порівняйте.

Визначте правове регулювання договору чартеру у різних країнах світу.

Складіть документи, які є доказом наявності та змісту договору морського перевезення вантажу.

Визначте правове забезпечення договорів морського перевезення вантажу та пасажирів в різних країнах.

Визначте схожі та відмінні риси Гамбурзьких правил і КТМ України.

Визначте схожі та відмінні риси Гаазько-Вісбійських правил і КТМ України.

Визначте схожі та відмінні риси Роттердамських правил і КТМ України.

Дослідіть Зернову угоду 2022 р. та супутню правову базу.

Тема
МІЖНАРОДНО-ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ МОРСЬКИХ
ПЕРЕВЕЗЕНЬ ПАСАЖИРІВ

Провідні товариства морського взаємного страхування: статутні документи, сфера діяльності, порядок внесення внесків та виплати страхових відшкодувань.

Товариства морського взаємного страхування Великої Британії.

Товариства морського взаємного страхування Скандинавії.

Товариства морського взаємного страхування Японії.

Товариства морського взаємного страхування США.

Міжнародне співробітництво товариств взаємного страхування.

Страховий захист у товариствах взаємного страхування майнових інтересів, пов'язаних з експедиторською та логістичною діяльністю у сфері міжнародного торговельного мореплавства.

Визначте схожі та відмінні риси Афінської конвенції і КТМ України.

Тема
ІПОТЕКА МОРСЬКИХ СУДЕН

Походження правового інституту застави та іпотеки морських суден. Бодмерея.

Порівняльний аналіз Міжнародної конвенції про уніфікацію деяких правил правового регулювання морських застав та іпотек 1926 року, Міжнародної конвенції щодо уніфікації деяких правил, що стосуються морських застав та іпотек 1967 року та Міжнародної конвенції про морські застави та іпотеки 1993 року.

Порівняльний аналіз міжнародних угод про іпотеки та українського внутрішнього законодавства.

Тема
МОРСЬКЕ СТРАХУВАННЯ

Інтереси, пов'язані з міжнародним торговельним мореплавством як об'єкт страхового захисту.

Закон про морське страхування 1906 року.

Аналіз та проблеми страхування морського транспорту.

Порівняльний аналіз організаційно-правової форми товариства взаємного страхування та кредитної спілки в Україні.

Організаційно-правові основи перестрахування P&I клубів.
Дослідіть морське страхування за законодавством зарубіжних країн (за вибором).
Проблеми страхування автономних суден.

Тема

ВИРІШЕННЯ СПОРІВ У ТОРГОВЕЛЬНОМУ МОРЕПЛАВСТВІ. МІЖНАРОДНИЙ МОРСЬКИЙ АРБІТРАЖ

Арбітражне застереження у договорах фрахтування.
Арбітрабельність морських спорів з елементом публічного права.
Забезпечувальні заходи для договірних грошових зобов'язань у морських приватних відносинах.
Міжнародний арбітраж як особливий механізм мирного вирішення спорів.
Досудовий порядок вирішення спорів, пов'язаних з торговельним мореплаванням.
Аналіз практики медіації.
Медіація та арбітраж: історія співіснування та перспектив розвитку.

Тема

ОРГАНІЗАЦІЙНО-ПРАВОВІ ОСНОВИ ДЕРЖАВНОГО УПРАВЛІННЯ В СФЕРІ МОРСЬКОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ

Дослідіть поняття «вільна практика» у національному українському законодавстві, в іноземному законодавстві та міжнародних угодах, а також у спеціальній літературі. Складіть власне визначення цього поняття. Обґрунтуйте власну точку зору.
Визначте можливість застосування спеціальних сил та засобів прибережної держави до подавлення заколоту на борту іноземного військового судна, що перебуває біля причалу порту прибережної держави.
Проаналізуйте організаційно-правовий механізм та наслідки впровадження траншипменту в морських портах України

Проаналізуйте процес та наслідки впровадження трансшипменту в одному з великих портів світу (на вибір; мають бути представлені всі континенти).

Складіть аналітичну довідку про динаміку контейнерообігу у обраному порту світу (на вибір; мають бути представлені всі континенти).

Санітарна юрисдикція держави порту: генеза, визначення, правові засади, механізм здійснення.

Port state control: поняття, визначення, правові засади здійснення.

Здійсніть порівняльний аналіз контрольних та сервісних процедур щодо суден під іноземним прапором та під українським прапором в портах України. Визначте відмінні та схожі процедури.

Проаналізуйте норми діючого законодавства України, якими визначено механізм здійснення митних формальностей на морському транспорті.

Запропонуйте зміни до діючого законодавства України з метою підвищення ефективності трансшипменту у вітчизняних портах.

БАНК ТЕСТІВ ДЛЯ САМОКОНТРОЛЮ ЗДОБУВАЧІВ ВИЩОЇ ОСВІТИ ЗА ТЕМАМИ ПРАКТИЧНИХ ЗАНЯТЬ

1. Морське право започаткувалося у період:

1. Середньовіччя
2. Нового часу
3. Новітнього часу
4. Античності

2. Які принципи міжнародного публічного права є власними міжнародному морському праву?

1. Рівності всіх держав
2. Поваги суверенітету держав
3. Вирішення спорів мирними засобами
4. Загальної спадщини людства
5. Свободи відкритого моря
6. Рівності сторін договору

3. До джерел морського права належать:

1. Конвенції
2. Регіональні міжнародні угоди
3. Національне законодавство держав
4. ЦК України
5. ГК України
6. КК України
7. КПК України

4. Структуру морського права складають:

1. Міжнародне публічне морське право
2. Міжнародне приватне морське право
3. Адміністративне право
4. Кримінальне право
5. Національне морське право

5. Джерелами морського права України є:

1. Конвенції
2. Регіональні міжнародні угоди
3. Національне законодавство держав
4. ЦК України
5. ГК України
6. КК України
7. КПК України
8. Інша відповідь

6. Чи наділені правами з використання Світового океану країни, що не мають морського узбережжя?

1. Так
2. Ні.
3. Окремі – так, окремі – ні.

7. Якими є види використання просторів Світового океану?

1. Судноплавство
2. Рибальство
3. Прокладання кабелів та трубопроводів
4. Рекреаційне використання
5. Інша відповідь

8. Чи впливає Світовий океан на створення гідрометеорологічних умов планети?

1. Так
2. Ні

9. Чи є морське право самостійною галуззю права?

1. Так
2. Ні
3. Інша відповідь

10. Які морські простори належать до державної території?

1. Територіальне море
2. Прилегла зона

3. Континентальний шельф
4. Внутрішні морські води
5. Виключна економічна зона

11. «BARECON89»: якщо судно не може бути здано до дати канцелінга, яка зазначена у Боксі 15:

1. Фрахтувальник може використати своє право на розірвання договору.
2. Фрахтівник може повідомити про це фрахтувальника.
3. Фрахтівник може звернутися до фрахтувальника з проханням встановити нову дату канцелінга.
4. Фрахтувальник може встановити нову дату канцелінга.
5. Найбільш правильна і повна відповідь –; у зв'язку з тим, що – (Ваша версія).

12. «BALTIME39»: зміст застереження «Загальна аварія»:

1. Слід вказати – «в редакції не раніше 1974 р.».
2. Слід вказати – «в редакції не раніше 1990 р.».
3. Слід вказати – «в редакції не пізніше 1974 р.».
4. Слід вказати – «в редакції не пізніше 1990 р.».
5. Найбільш правильна і повна відповідь –; у зв'язку з тим, що – (Ваша версія).

13. «BALTIME39»: судновласник має право канцелярувати договір, якщо судно не може бути надано:

1. До дати, зазначеної у Боксі 23, і відсутні «повідомлення» Судновласника.
2. До дати, зазначеної у Боксі 16, і відсутні «оголошення» фрахтувальника.
3. До дати, зазначеної у Боксі 16, і відсутні «повідомлення» Судновласника.
4. До дати, зазначеної у Боксі 23, і відсутні «оголошення» фрахтувальника.
5. Найбільш правильна і повна відповідь –; у зв'язку з тим, що – (Ваша версія).

14. «GENCON»: якщо були виявлені протиріччя між умовами, що містяться в Частині I і частини II:

1. То превалюють умови, передбачені у розділі 2 Розділу V КТМУ.
2. То превалюють умови, що містяться в Частині II «GENCON».
3. То превалюють умови, що містяться в Частині I «GENCON».
4. То превалюють умови, що містяться в Частині III «GENCON».
5. Найбільш правильна і повна відповідь –; у зв'язку з тим, що – (Ваша версія).

15. «GENCON»: час, втрачений через вихід з ладу суднових вантажних засобів:

1. Зараховується до сталії.
2. Не зараховується до сталії.
3. Зараховується в розрахунку демереджа.
4. Не зараховується в розрахунку демереджа.
5. Найбільш правильна і повна відповідь –; у зв'язку з тим, що – (Ваша версія).

16. «GENCON»: витрати з навантаження, укладання, кріплення вантажу і його вивантаження несуть сторони на умовах:

1. «Фрі ін» (free in).
2. «Дженерал термз» (General terms).
3. «ФІО» (free in and out)
4. «ФІОСТ» (frost fio + stowed + trimmed).
5. Найбільш правильна і повна відповідь –; у зв'язку з тим, що – (Ваша версія).

17. «GENCON»: судновласники мають право припинити дію договору, якщо демередж не сплачено:

1. Після отримання рахунку Судновласників.
2. Якщо Судновласники подали фрахтувальнику нотис.
3. Якщо Судновласники подали фрахтувальнику 96-ти годинний нотис.

4. Якщо Фрахтувальники не сплатили демередж після закінчення 96-ти годинного нотису.
5. Найбільш правильна і повна відповідь –; у зв'язку з тим, що – (Ваша версія).

18. «GENCON»: судновласники мають заставне право на вантаж як забезпечення сплати фрахтувальником:

1. Диспача.
2. Мертвого фрахту.
3. Демереджа.
4. Позовів за пошкодження судна.
5. Найбільш правильна і повна відповідь –; у зв'язку з тим, що – (Ваша версія).

19. «GENCON»: коносаменти видаються і підписуються:

1. Капітаном судна.
2. Агентами судновласника.
3. Агентами фрахтувальника.
4. Агентами вантажовласника.
5. Найбільш правильна і повна відповідь –; у зв'язку з тим, що – (Ваша версія).

20. Пасажир має право перевозити з собою на судні без додаткової оплати:

1. Дітей.
2. Каютний багаж.
3. Багаж, інший ніж каютний.
4. Автомобіль.
5. Найбільш правильна і повна відповідь –; у зв'язку з тим, що – (Ваша версія).

21. Доказом наявності та змісту договору морського перевезення пасажирів є:

1. Багажна квитанція.
2. Документ, який підтверджує сплату вартості проїзду.
3. Квиток, виданий перевізником.

4. Документ, що підтверджує сплату вартості перевезення багажу.
5. Найбільш правильна і повна відповідь –; у зв'язку з тим, що – (Ваша версія).

22. Чи має пасажир право відмовитися від договору морського перевезення:

1. Так, має, у будь-який час до відходу судна.
2. Так, має, у будь-який час до заходу судна в порт для посадки пасажирів.
3. Так, має, у будь-який час після приходу судна в порт для висадки пасажирів.
4. Так, має, у будь-якому порту, до якого зайде судно з причин, що залежать від перевізника.
5. Найбільш правильна і повна відповідь –; у зв'язку з тим, що – (Ваша версія).

23. Правила КТМУ застосовуються до перевезень пасажирів і багажу, якщо:

1. Судно плаває під Державним прапором України.
2. Договір морського перевезення пасажирів укладений в Україні.
3. За договором морського перевезення пасажирів місце відправлення знаходиться на території України.
4. За договором морського перевезення пасажирів місце призначення знаходиться на території України.
5. Найбільш правильна і повна відповідь –; у зв'язку з тим, що – (Ваша версія).

24. Доказом наявності та змісту договору морського круїзу є:

1. Рейсовий чартер «Incharpass».
2. Коносамент «Congenbill».
3. Іменна путівка. 1
4. Колективна путівка, видана перевізником.
5. Найбільш правильна і повна відповідь –; у зв'язку з тим, що – (Ваша версія).

25. Правила Глави 4 КТМУ щодо договору морського круїзу застосовуються:

1. Якщо це встановлено угодою сторін.
2. Якщо угодою сторін не встановлено інше.
3. Якщо угода сторін не містить обмежень прав учасників круїзу, передбачених в КТМУ.
4. Якщо перевізником є особа, яку засновану, і основне місце діяльності якої знаходиться в Україні.
5. Найбільш правильна і повна відповідь –; у зв'язку з тим, що – (Ваша версія).

26. Учасник морського круїзу має право отримати назад плату за круїз, якщо він відмовиться від договору:

1. Будь-коли до початку круїзу.
2. Якщо він завчасно повідомить організатора круїзу про відмову від договору.
3. У разі збільшення терміну круїзу через непередбачені обставини.
4. У разі виникнення після початку круїзу обставин, які призвели до його анулювання.
5. Найбільш правильна і повна відповідь –; у зв'язку з тим, що – (Ваша версія).

27. Доказом наявності та змісту договору морського круїзу є:

1. Рейсовий чартер «Incharrass».
2. Коносамент «Congenbill».
3. Іменна путівка.
4. Колективна путівка, видана перевізником.
5. Найбільш правильна і повна відповідь –; у зв'язку з тим, що – (Ваша версія).

28. Морський протест є самостійним способом забезпечення доказів, який має такі особливості:

1. При розгляді заяви про морський протест не проводиться огляд речових доказів і не призначається експертиза;

2. Сповідання про час і місце забезпечення доказів сторонам та зацікавленим особам не подається;
3. Капітан і члени екіпажу судна не попереджаються про відповідалність за дачу завідомо неправдивих показань або за відмову або ухилення від дачі показань.
4. Особливостей він не має

29. Заява про морський протест може робитися:

1. Капітанами морських суден
2. Капітанами суден внутрішнього плавання,
3. Капітанами суден, що перебувають у власності України або експлуатуються нею і використовуються виключно в некомерційних цілях
4. Командирами військових кораблів і військово-допоміжних суден
5. Капітанами будь-яких суден
6. Помічниками капітана

30. Документ, що містить умови договору морського страхування, називається:

1. Франшиза.
2. Суброгація.
3. Абандон.
4. Абгалдир.
5. Найбільш правильна і повна відповідь –; у зв'язку з тим, що – (Ваша версія).

31. Договір морського страхування є недійсним, якщо:

1. Страхова сума оголошена нижче страхової вартості.
2. Страхова сума не оголошена.
3. Страхова сума оголошена вище страхової вартості.
4. Страхова вартість не оголошена.
5. Найбільш правильна і повна відповідь –; у зв'язку з тим, що – (Ваша версія).

32. Виконання договору морського страхування не є обов'язковим:

1. Для Страховика, якщо при його укладенні він знав про те, що збитки вже виникли.
2. Для Страхувальника, якщо при його укладенні він знав про те, що збитки вже виникли.
3. Для Страховика, якщо при його укладенні він не знав про те, що збитки вже виникли.
4. Для Страхувальника, якщо при його укладенні він не знав про те, що збитки вже виникли.
5. Найбільш правильна і повна відповідь –; у зв'язку з тим, що – (Ваша версія).

33. Страховик не відповідає за збитки, що виникли внаслідок:

1. Грубої необережності Страхувальника.
2. Зношеності належностей судна від їх звичайного використання.
3. Природних властивостей вантажу.
4. Відправлення судна в неморехідному стані.
5. Найбільш правильна і повна відповідь –; у зв'язку з тим, що – (Ваша версія).

34. Страховик звільняється від відповідальності при страхуванні фрахту, якщо:

1. Представник одержувача вантажу допустив грубу необережність.
2. Судно було відправлено у рейс в неморехідному стані.
3. Вантаж був завантажений у неналежній упаковці.
4. Сталося природне зменшення вантажу.
5. Найбільш правильна і повна відповідь –; у зв'язку з тим, що – (Ваша версія).

35. Страховик відповідає за збитки:

1. Тільки в межах страхової суми.

2. Які можуть бути більше страхової суми.
3. Тільки в частині, що перевищує страхову суму.
4. Які можуть бути менше страхової суми.
5. Найбільш правильна і повна відповідь –; у зв'язку з тим, що – (Ваша версія).

36. Чи переходить до Страховика право вимоги до особи, яка відповідальна за заподіяний збиток:

1. Так, якщо він сплатив страхове відшкодування.
2. Так, якщо вимога не перевищує сплачених ним сум.
3. Так, якщо Страхувальник відмовився від свого права вимоги.
4. Так, якщо здійснення цього права стало неможливим з вини Страхувальника.
5. Найбільш правильна і повна відповідь –; у зв'язку з тим, що – (Ваша версія).

ПИТАННЯ ДЛЯ ПІДСУМКОВОГО КОНТРОЛЮ ЗНАНЬ І ВМІНЬ ЗДОБУВАЧІВ ВИЩОЇ ОСВІТИ

1. Етапи кодифікації та розвитку морського права.
2. Поняття морського та морського торговельного права.
3. Поняття національного морського права.
4. Джерела національного морського права.
5. Поняття торговельного мореплавства.
6. Кодекс торговельного мореплавства України та його структура.
7. Поняття міжнародного публічного морського права та його джерела.
8. Поняття та джерела міжнародного приватного морського права.
9. Основні принципи міжнародного морського права.
10. Сучасна класифікація морських просторів.
11. Міжнародно-правовий режим водних просторів.
12. Міжнародно-правовий режим територіального моря.
13. Міжнародно-правовий режим відкритого моря.
14. Юрисдикція у відкритому морі.
15. Міжнародно-правовий режим прилеглої зони.
16. Правовий режим виключної економічної зони.
17. Міжнародно-правовий режим морських портів, суден та їхніх екіпажів в іноземних морських портах.
18. Міжнародно-правовий режим дна та надр дна.
19. Міжнародно-правовий статус континентального шельфу.
20. Комісія з меж континентального шельфу.
21. Міжнародний район морського дна.
22. Режим судноплавства міжнародними ріками.
23. Морська діяльність: поняття, визначення, супутні поняття.
24. Торговельне мореплавство: поняття, визначення.
25. Судно: поняття, визначення.
26. Класифікація морських суден.
27. Національність суден.

28. Міжнародні стандарти реєстрації суден.
29. «Зручна» реєстрація суден.
30. Реєстрація суден в Україні.
31. Екіпаж морського судна – визначення, склад.
32. Правове регулювання праці моряків.
33. Арешт суден.
34. Організація морських перевезень вантажів.
35. Каботажні та міжнародні перевезення.
36. Міжнародно-правове регулювання морського перевезення вантажів.
37. Поняття, визначення, форма, докази наявності і зміст договору морського перевезення вантажу.
38. Сторони та проформи договору морського перевезення вантажу.
39. Фрахтування – поняття і визначення.
40. Договір фрахтування судна.
41. Види договору фрахтування судна.
42. Коносамент – визначення, функції, реквізити, застереження.
43. Види коносаментів.
44. Обов'язки та відповідальність сторін договору морського перевезення вантажу.
45. Договір морського перевезення пасажирів: поняття, визначення, форма, доказ наявності та зміст. Час перевезення, сфера застосування КТМУ.
46. Обов'язки та права перевізника за договором морського перевезення пасажирів.
47. Відповідальність сторін за договором морського перевезення пасажирів.
48. Договір морського круїзу – поняття, визначення, форма, доказ наявності та зміст. Сторони і сфера застосування.
49. Права, обов'язки та відповідальність організатора та учасника круїзу.
50. Поняття і підстави виникнення застави та іпотеки на морське судно.
51. Предмет іпотеки морських суден.
52. Укладання договору про іпотеку.

53. Історія виникнення та становлення морського страхування.
54. Морське комерційне та некомерційне страхування.
55. Договір морського страхування: основні умови, форма, сторони, їхні права та обов'язки.
56. Морське взаємне страхування: поняття, визначення.
57. Провідні товариства морського взаємного страхування: статутні документи, сфера діяльності, порядок внесення внесків та виплати страхових відшкодувань.
58. Особливості розгляду судами України справ, пов'язаних з торговельним мореплавством.
59. Міжнародні арбітражні інституції, що розглядають морські спори: порядок та особливості їх роботи.
60. Міжнародний комерційний арбітражний суд при Торгово-промисловій палаті України (ICAC) та Морська арбітражна комісія при Торгово-промисловій палаті України (UMAC).
61. Застосування альтернативних засобів врегулювання при вирішенні морських спорів.
62. Транспорт у системі суспільного виробництва.
63. Єдина транспортна система України.
64. Організація перевезень внутрішнім водним транспортом.
65. Мета і завдання державного управління в галузі транспорту.
66. Органи, що здійснюють державне управління в галузі транспорту.
67. Морський транспорт і його склад.
68. Публічне адміністрування роботи морських портів України.
69. Екологізація морської транспортної діяльності.
70. Державне регулювання у сфері торговельного мореплавства.
71. Нагляд і контроль у сфері торговельного мореплавства.
72. Морська політика України.
73. Національні програми розвитку морського транспорту України.
74. Перспективи розвитку морського торговельного права.
75. Сталий розвиток судноплавства.

Зміст

ЗАГАЛЬНІ ПОЛОЖЕННЯ	3
СТРУКТУРА НАВЧАЛЬНОЇ ДИСЦИПЛІНИ	6
ЛЕКЦІЇ.....	7
ПЛАНІ ПРАКТИЧНИХ ЗАНЯТЬ	89
МЕТОДИЧНІ ВКАЗІВКИ (РЕКОМЕНДАЦІЇ) ДЛЯ ВИКЛАДАЧІВ, ЯКІ ПРОВОДЯТЬ СЕМІНАРСЬКІ / ПРАКТИЧНІ ЗАНЯТТЯ. . . .	117
ЗАВДАННЯ ДЛЯ САМОСТІЙНОЇ РОБОТИ.....	119
БАНК ТЕСТІВ ДЛЯ САМОКОНТРОЛЮ ЗДОБУВАЧІВ ВИЩОЇ ОСВІТИ ЗА ТЕМАМИ ПРАКТИЧНИХ ЗАНЯТЬ.....	124
ПИТАННЯ ДЛЯ ПІДСУМКОВОГО КОНТРОЛЮ ЗНАНЬ І ВМІНЬ ЗДОБУВАЧІВ ВИЩОЇ ОСВІТИ.....	134

Навчальне видання

Тетяна Володимирівна АВЕРОЧКІНА

Наталія Олексіївна КОВАЛЬ

Борис Анатолійович КОРМИЧ

Юрій Володимирович СЕРГЄЄВ

МОРСЬКЕ ТОРГОВЕЛЬНЕ ПРАВО

Навчально-методичний посібник

Освітня програма підготовки здобувачів
вищої освіти ступеня бакалавра,
галузь знань – 08 «Право», спеціальність – 081 «Право»

Електронне видання

В авторській редакції

Ум-друк. арк. 6,1.

Зам. № 2311–07.

Видавець ПП «Фенікс»

(Свідоцтво суб'єкта видавничої справи ДК № 1044 від 17.09.02).

Україна, м. Одеса, 65009, вул. Зоопаркова, 25.

e-mail: fenix-izd@ukr.net