

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

Кафедра морського та митного права

МІЖНАРОДНЕ МОРСЬКЕ ПРАВО

Навчально-методичний посібник

для підготовки здобувачів вищої освіти першого
(бакалаврського) рівня
галузі знань 29 «Міжнародні відносини»
за спеціальністю 293 «Міжнародне право»

Одеса
Фенікс
2024

УДК 341.225
М58

Рекомендовано до друку
навчально-методичною радою НУ «Одеська юридична академія»
(протокол № 4 від 17 січня 2024 року).

Укладачі:

Аверочкіна Тетяна Володимирівна – завідувачка лабораторією кафедри морського та митного права Національного університету «Одеська юридична академія», докторка юридичних наук, професорка (<https://orcid.org/0000-0003-0652-7658>);

Сергєєв Юрій Володимирович – доцент кафедри морського та митного права Національного університету «Одеська юридична академія», кандидат юридичних наук, доцент (<https://orcid.org/0000-0003-1153-0472>)

Рецензенти:

Бабін Борис Володимирович – професор кафедри міжнародного права та порівняльного правознавства Національного авіаційного університету, доктор юридичних наук, професор;

Іванова Алла Володимирівна – доцентка кафедри морського права Національного університету «Одеська морська академія», кандидатка юридичних наук, доцентка.

Міжнародне морське право : навч.-метод. посіб. для
М58 здобувачів вищої освіти галузі першого (бакалаврського) рівня галузі знань 29 «Міжнародні відносини» за спеціальністю 293 «Міжнародне право» [Електронне видання] / [уклад.: Т.В. Аверочкіна, Ю.В. Сергєєв] ; Нац. ун-т «Одеська юрид. академія». – Одеса : Фенікс, 2024. – 162 с. – Режим доступу: <https://>

ISBN 978-617-8395-52-0

Навчально-методичний посібник містить короткий виклад лекційного матеріалу, плани та завдання до практичних занять та самостійної роботи, тести, питання для підсумкового контролю знань і вмінь здобувачів вищої освіти.

Призначений для здобувачів вищої освіти галузі знань 29 «Міжнародні відносини» за спеціальністю 293 «Міжнародне право» з метою вивчення дисципліни «Міжнародне морське право».

УДК 341.225

ISBN 978-617-8395-52-0

© Т. Аверочкіна, Ю. Сергєєв, 2024

Зміст

ЗАГАЛЬНІ ПОЛОЖЕННЯ	4
ТЕМАТИЧНИЙ ПЛАН	10
КОРОТКИЙ ЗМІСТ ЛЕКЦІЙ	11
Тема 1. МІЖНАРОДНЕ МОРСЬКЕ ПРАВО: ЗАГАЛЬНА ХАРАКТЕРИСТИКА	11
Тема 2. МОРСЬКІ ПРОСТОРИ: МІЖНАРОДНО-ПРАВОВИЙ СТАТУС І МІЖНАРОДНО-ПРАВОВИЙ РЕЖИМ	16
Тема 3. МОРСЬКА ДІЯЛЬНІСТЬ: МІЖНАРОДНО-ПРАВОВИЙ РЕЖИМ (частина 1)	27
Тема 4. МОРСЬКА ДІЯЛЬНІСТЬ: МІЖНАРОДНО-ПРАВОВИЙ РЕЖИМ (частина 2)	33
Тема 5. ВРЕГУЛЮВАННЯ СПОРІВ, ПОВ'ЯЗАНИХ З ТЛУМАЧЕННЯМ І ЗАСТОСУВАННЯМ КОНВЕНЦІЇ ОРГАНІЗАЦІЇ ОБ'ЄДНАНИХ НАЦІЙ З МОРСЬКОГО ПРАВА 1982 РОКУ	37
Тема 6. ТОРГОВЕЛЬНЕ МОРЕПЛАВСТВО: ПРАВОВИЙ РЕЖИМ (частина 1)	45
Тема 7. ТОРГОВЕЛЬНЕ МОРЕПЛАВСТВО: ПРАВОВИЙ РЕЖИМ (частина 2)	54
Тема 8. МОРСЬКІ ВИМОГИ: ПРАВОВИЙ РЕЖИМ	60
Тема 9. МОРСЬКЕ ПРАВО: ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ	75
БАНК ТЕСТІВ ДЛЯ САМОКОНТРОЛЮ ЗДОБУВАЧІВ ВИЩОЇ ОСВІТИ ЗА ТЕМАМИ ЛЕКЦІЙ	81
ПЛАНІ ПРАКТИЧНИХ ЗАНЯТЬ	89
БАНК ТЕСТІВ ДЛЯ САМОКОНТРОЛЮ ЗДОБУВАЧІВ ВИЩОЇ ОСВІТИ ЗА ТЕМАМИ ПРАКТИЧНИХ ЗАНЯТЬ ..	132
МЕТОДИЧНІ ВКАЗІВКИ (РЕКОМЕНДАЦІЇ) ДЛЯ ВИКЛАДАЧІВ, ЯКІ ПРОВОДЯТЬ ПРАКТИЧНІ ЗАНЯТТЯ	147
ЗАВДАННЯ ДЛЯ САМОСТІЙНОЇ РОБОТИ	149
РЕКОМЕНДОВАНІ ТЕМИ РЕФЕРАТІВ, ДОПОВІДЕЙ, ПРЕЗЕНТАЦІЙ	154
ПИТАННЯ ДЛЯ ПІДСУМКОВОГО КОНТРОЛЮ ЗНАНЬ І ВМІНЬ ЗДОБУВАЧІВ ВИЩОЇ ОСВІТИ	158

ЗАГАЛЬНІ ПОЛОЖЕННЯ

Міжнародне морське право, сформоване у стародавньому світі, на теперішній час є втіленням багатьох звичаєвих норм, що отримали загальнообов'язкове значення, набувши юридичної сили у вигляді норм міжнародних угод. Правовий статус та режим діяльності у морських просторах є визначними для провадження у них правомірної діяльності. Крім цього, міжнародне право надає низку правових інструментів для протидії неправомірній діяльності у них. Особливе значення має також стандартизація та оптимізація процедур в морських портах з метою інтенсифікації міждержавного вантажообігу.

Фактично, на теперішній час найважливіша роль у забезпеченні вільного пересування людей та товарів належить міжнародному судноплавству. Сучасний світ дедалі більшою мірою піддається впливові глобалізації, а міжнародне мореплавство уже давно стало загальнопланетарним явищем, що перебуває у постійному розвитку, але зберігає в якості пріоритетних завдань охорону людського життя на морі та забезпечення безпеки усіх видів морської діяльності.

Роль та значення Світового океану у житті людства важко переоцінити. Сьогодні це значна транспортна артерія, що складається з морських просторів з різним правовим режимом та переважно з морських просторів відкритого моря, що не підпорядковуються суверенітету будь-якої держави, на них не поширюється їхня юрисдикція. Тому у сучасному світі міжнародному морському судноплавству відведено важливу роль у діяльності усіх держав. В Україні ефективне функціонування морського транспорту є необхідною умовою для становлення її як морської держави, сталого розвитку її транспортного комплексу та економіки у цілому.

Виходячи з просторових та геофізичних особливостей, місця і ролі у глобальній та регіональній системі міжнародних відносин, Україна повинна дотримуватися міжнародних стандартів безпеки

мореплавства та охорони суден і портів. Імплементация міжнародно-правових норм вимагає наявності чітко структурованої системи забезпечення безпеки мореплавства і охорони суден та портових засобів, що має належні організаційні, кадрові та матеріальні ресурси і сучасну правову базу. Для підвищення ефективності зазначеної структури необхідно удосконалити наявну нормативно-правову базу, усунувши колізії у законодавстві, вжити дієвих заходів для зміцнення зв'язків між суб'єктами системи управління морською діяльністю. Географічне розташування України сприяє розвитку її транспортного потенціалу, інтеграції у світову транспортну систему, насамперед як держави, що має можливість забезпечити транзитне перевезення вантажів через центр Європи найкоротшим шляхом.

Сучасні виклики та загрози, що постали перед Українською державою у зв'язку з тимчасовою окупацією її територій та воєнними ризиками, оновили значення та актуалізували проблематику, пов'язану із підтриманням її територіальної цілісності як на суходолі, так й у прибережних морських просторах. Особливого значення набула необхідність оновлення та удосконалення галузевого морського законодавства. У зв'язку з цим прослідковується зростання інтересу до міжнародного морського права. Зокрема, мова йде, по-перше, про вплив міжнародних норм на режими морських просторів, які є складовою частиною державної території України та на які поширюється її державний суверенітет; по-друге, про морські простори, які знаходяться за межами державної території, але на які поширюється юрисдикція України; по-третє, про відкрите море, що є місцем здійснення рибальства, морських наукових досліджень, створення штучних островів, установок та споруд тощо, а також військово-морської діяльності України із забезпечення своїх державних інтересів та державної безпеки. Особливо слід підкреслити участь України у Конвенції ООН з морського права 1982 року, обов'язковість виконання її положень та входження Української держави у якості партнера до інтеграційних регіональних транспортних утворень, зокрема Ініціативи трьох морів.

Діяльність у морських акваторіях є неможливою без застосування різноманітних за призначенням суден: торговельних, військо-

вих, рибальських тощо. На теперішній час міжнародною спільнотою напрацьовано значну кількість нормативно-правових актів, норми яких стосовно суден є обов'язковими для виконання, у тому числі Україною як державою, яка надає суднам право плавати під її прапором.

Морська діяльність, як її визначено у Морській доктрині України на період до 2035 року, є діяльністю у сфері забезпечення сталого економічного і соціального розвитку суспільства, вивчення, освоєння і використання моря, захисту національної безпеки, що охоплює також морську торгівлю (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 визначені: торговельне мореплавання, 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.

Метою викладання навчальної дисципліни «Міжнародне морське право» є надання уявлення та формування у здобувачів вищої освіти системи знань про сучасні тенденції розвитку правового забезпечення морської діяльності, визначення основних проблем правозастосовної практики у цій сфері, а також шляхів їх можливого вирішення.

Опанування курсом «Міжнародне морське право» передбачає читання лекцій, проведення практичних занять, виконання самостійної роботи та складання заліку. Особлива увага приділяється прищепленню практичних навичок використання міжнародних угод з метою визначення режиму використання морських просторів з різним правовим статусом.

Завдання навчальної дисципліни полягають у набутті здобувачами вищої освіти:

знань про міжнародні угоди, якими визначено правовий статус та режим морських просторів, методів правового регулювання морської діяльності з досягненням рівня їх сформованості, що дозволяє орієнтуватися та застосовувати їх до практичних ситуацій;

вмінь виявляти у численних суспільних відносинах такі, що належать до предмета регулювання міжнародного морського права, визначати суб'єктів, об'єкт та зміст таких правовідносин;

навичок застосування норм міжнародних угод для розв'язання практичних задач; роз'яснення особливостей судового розгляду справ, що виникають з морської діяльності; порівняльноправового аналізу міжнародних договорів у сфері морської діяльності та їх використання у практичній діяльності.

Згідно з вимогами освітньо-професійної програми після вчення дисципліни «Міжнародне морське право» здобувачі вищої освіти повинні:

передбачати широкі загальносуспільні наслідки укладання міжнародного договору або вчинення іншої дії дипломатичного або міжнародно-правового характеру, ухвалення внутрішньодержавних нормативно-правових актів тощо;

складати проєкти міжнародного договору та пов'язаної документації (закону про ратифікацію, пояснювальних записок тощо) українською та іноземною мовами, складати процесуальні документи для ведення справ у судових органах, тексти законопроєктів, порівняльних таблиць, пояснювальних записок, та іншої супровідної документації до законопроєктів тощо;

юридично забезпечувати діяльність юридичних та фізичних осіб всіх форм власності відповідно до міжнародного права та права Європейського Союзу, нормативно-правової бази України, зокрема, в сфері діяльності морського, річкового та інших видів транспорту для зміцнення обороноздатності та економічного потенціалу України, та з урахуванням вимог універсальних та регіональних міжнародно-правових актів в області міжнародного митного права.

Вивчення дисципліни «Міжнародне морське право» рекомендовано здобувачам вищої освіти, що мають знання, отримані у результаті вивчення курсів: «Міжнародне митне право», «Міжнародне приватне право», «Міжнародне публічне право», «Право Європейського Союзу», «Адміністративне право», «Організація міжнародного бізнесу», «Міжнародне кримінальне право», «Цивільне право»,

«Кримінальне право», «Порівняльне комерційне право», «Право зовнішніх зносин».

Обсяг дисципліни – 3 кредити (90 годин), форма підсумкового контролю – залік.

Шкала оцінювання			
100-бальною шкалою	Шкала за ECTS	За національною шкалою	
		Екзамен	Залік
90–100	A	Відмінно	зараховано
82–89	B	Добре	
74–81	C		
64–73	D	Задовільно	
60–63	E		
35–59	Fx	незадовільно	не зараховано
1–34	F		

Оцінювання результатів навчання здобувачів вищої освіти щодо опанування навчальної дисципліни здійснюється відповідно до Положення про організацію освітнього процесу в НУ «ОЮА».

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. О.: 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). <http://dspace.onua.edu.ua/handle/11300/7438>

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-методичною 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.). <http://dspace.onua.edu.ua/handle/11300/27159>

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. О.: Фенікс, 2023. 138 с. рекомендовано до друку навчально-методичною радою Національного університету «Одеська юридична академія» (протокол № 1 від 26 вересня 2023 р.) <https://hdl.handle.net/11300/26680>

ТЕМАТИЧНИЙ ПЛАН

№ п/п	Тема	Лекційні заняття (год.)	Практичні заняття (год.)	Самостій- на робота (год.)
		д	д	д
1	Міжнародне морське право: загальна характеристика.	2	2	4
2	Морські простори: міжнародно- правовий статус і міжнародно- правовий режим.	2	4	8
3	Морська діяльність: міжнародно-правовий режим (частина 1).	2	2	4
4	Морська діяльність: міжнародно-правовий режим (частина 2).	2	2	4
5	Врегулювання спорів, пов'яза- них з тлумаченням і застосуван- ням Конвенції ООН з морського права 1982 року.	2	4	4
6	Торговельне мореплавство: пра- вовий режим (частина 1).	2	2	4
7	Торговельне мореплавство: пра- вовий режим (частина 2).	2	2	4
8	Морські вимоги: правовий режим.	2	2	4
9	Морське право: перспективи розвитку.	2	2	4
	Індивідуальне завдання			10
	Всього	18	22	50

Кожна із запропонованих тем має теоретичні відомості, перелік питань для опрацювання під час практичних занять, контрольні запитання для закріплення відповідного тематичного матеріалу.

Правильність виконаних самостійних робіт перевіряє викладач.

КОРОТКИЙ ЗМІСТ ЛЕКЦІЙ

Тема 1. МІЖНАРОДНЕ МОРСЬКЕ ПРАВО: ЗАГАЛЬНА ХАРАКТЕРИСТИКА

1. Етапи кодифікації та розвитку міжнародного морського права.
2. Поняття міжнародного морського права та його місце у системі правових наук.
3. Предмет міжнародного морського права.
4. Основні принципи міжнародного морського права.
5. Джерела міжнародного морського права.

1. Етапи кодифікації та розвитку міжнародного морського права

Основи сучасного міжнародного морського права були закладені фінікійськими навігаторами, що здійснювали плавання на своїх вітрильних та веслових суднах в Середземному та з'єднаних з ним морях у V – XII ст.ст. до н.е. Задовго до виникнення міжнародного морського права існували морські звичаї, що дотримувалися добровільно для впорядкування мореплавства та забезпечення безпеки перевезень. Деякі з таких звичаїв не втратили свого значення й сьогодні. Значна їх частина формувалася у портах, а також базувалася на двосторонніх угодах між державами. У порівнянні з іншими галузями, міжнародне морське право є найбільш стабільним, оскільки його підґрунтя складають переважно не політичні, та навіть не соціально-економічні, а загальнолюдські фактори. У XIV – XVIII ст.ст. звичаєве регіональне (міжнародне) морське право витісняється законодавчим, прикладом чого стали європейські національні кодифіковані акти. Але потреба в ухваленні глобальних або чинних стосовно багатьох держав правових норм (стандартів) тогочасної морської діяльності залишалася актуальною. Перша спроба кодифікації норм, що регулюють правовий режим територіального

моря, розпочата в 1930 р. під егідою Ліги Націй, успіху не мала, її результатом став лише проєкт конвенції, підготовлений для розгляду у майбутньому. Потреба в універсальній кодифікації норм міжнародного морського права з'явилася після Другої світової війни, коли промислово розвинені країни розпочали діяльність з розвідки та експлуатації природних ресурсів континентального шельфу, а також з проведення морських наукових досліджень. Це викликало проведення в 1958 р. в Женеві Першої Конференції ООН з морського права, до завдань якої було віднесено розгляд і прийняття на основі проєкту, розробленого Комісією міжнародного права ООН, міжнародного документу з питань, що стосуються інтересів усіх держав. У результаті роботи цієї конференції були прийняті конвенції про відкрите море, про територіальне море та прилеглу зону, про континентальний шельф, про рибальство та охорону живих ресурсів відкритого моря. Метою Другої Конференції ООН з морського права, скликаної в Женеві в 1960 р., було визначено розробку міжнародно-правових норм з питань, не вирішених на I Конференції, зокрема щодо ширини територіального моря. Проте, через розбіжності між учасниками Конференції, досягти цієї мети не вдалося. Навіть після невдалого завершення роботи II Конференції ООН з морського права процес кодифікації та прогресивного розвитку окремих його інститутів тривав. Кодифікаційні роботи стосувалися окремих інститутів морського права: безпека мореплавства та охорона людського життя на морі, захист та охорона морського середовища, включаючи забруднення моря з суден та боротьба із забрудненням, режим рибальства та охорони живих морських ресурсів; режим морських портів та іноземних суден тощо.

III Конференція ООН з морського права (1973–1982 рр.), стала найважливішим етапом кодифікації та прогресивного розвитку міжнародного морського права. У результаті її проведення вдалося розробити та винести на голосування погоджений текст Конвенції ООН з морського права, що характеризується значною новелізацією міжнародних стандартів морської діяльності, визначає права держав у морських просторах та процедуру вирішення спорів між ними.

2. Поняття міжнародного морського права та його місце у системі правових наук

Морепоплавання, зокрема торговельне, має переважно міжнародний характер. Воно потрапляє під дію національного та іноземного законодавства, здійснюється у морських просторах з різним правовим режимом, що базується на міжнародно-правових звичаях і міжнародних угодах. У зв'язку з цим сучасне морське право охоплює: міжнародне публічне морське право, міжнародне приватне морське право, національне морське право, що також розподіляється на національне морське публічне право і національне морське приватне право.

Необхідно відрізнити міжнародне морське право від морського права, адже воно ґрунтується виключно на нормах міжнародного права і стосується відносин держав за межами національної території, а також регулює відносини з приводу морської діяльності між іншими суб'єктами міжнародного права. Друге – є правом конкретної держави і містить норми внутрішньодержавного (національного) права, його основу складають внутрішньодержавні акти, якими регламентовано правовий статус та режим внутрішніх вод, територіального моря тощо. Слід зазначити, що найбільш складні питання застосування морського права виникають саме при міжнародних морських перевезеннях, яких урегульовано приватним правом, а саме міжнародним приватним морським правом. Це пояснюється як різноманітністю самих відносин у цій сфері (предметом регулювання), так й характером джерел правового регулювання (конвенції, внутрішнє законодавство, морські звичаї). Міжнародне приватне морське право являє собою сукупність правил, що визначають межі дії вітчизняного закону (т.зв. колізійних норм) і правил прямої дії, уніфікованих у міжнародних договорах (конвенціях тощо). Норми міжнародного приватного права застосовуються при виникненні питання про визначення застосовності закону до правовідносин, ускладнених іноземним елементом. Ці норми є матеріальними або колізійними, а для їх уніфікації ухвалюються міжнародні договори, що сприяє гармонізації правового регулювання торговельного морепоплавання.

3. Предмет міжнародного морського права

Предмет міжнародного морського права складають відносини між суб'єктами міжнародного права, пов'язані з використанням Світового океану. Ці відносини є різноманітними та достатньо специфічними, вони стосуються правового статусу торговельних суден та військових кораблів та супутніх відносин, пов'язаних з правом власності на судна, їх реєстрацією та відповідним документуванням, правовим статусом капітана та екіпажа, лоцманською та льодовою проводкою, безпекою суден при здійсненні мореплавства, зіткненнями суден, рятувальними операціями, аваріями тощо. Особливу групу відносин складає морське перевезення вантажів, пасажирів і багажу, фрахтування суден, їхнє страхування, відповідальність сторін, а також претензії та позови. Незважаючи на їх приватноправовий характер, систему їх правового регулювання також складають й публічно-правові норми. Також до предмета міжнародного морського права належить визначення та регулювання правового режиму морських просторів (внутрішніх вод, територіального моря, прилеглої зони, виключної економічної зони, архіпелажних вод, найбільших проток та каналів, відкритого моря, континентального шельфу, Міжнародного району морського дна). Розглядаючи питання про особливості міжнародного морського права, необхідно звернути увагу на те, що міжнародне морське право за своєю юридичною природою є особливою правовою системою, що формується у порядку міжнародної співпраці. Характерною ознакою цього порядку є узгодження позицій суб'єктів міжнародного морського права на основі їх повної рівності та добровільності. Іншими особливостями міжнародного морського права є такі: наявність у його основі поряд з договірними нормами також норм звичаєвого права; міжнародний характер; незастосування, як правило, примусових заходів; дія особливого координаційного методу регулювання правовідносин. Отже, особливостями міжнародного морського права є: історизм (виникнення та розвиток у процесі історичного розвитку національного та міжнародного мореплавства та інших видів використання просторів та ресурсів Світового океану); узгодженість

позицій суб'єктів міжнародного морського права та добровільність у прийнятті на себе певних зобов'язань; поєднання договірних та звичаєвих норм; міжнародний характер.

4. Основні принципи міжнародного морського права

Принципи права – це норми, які мають найбільш загальний характер. Принципи міжнародного морського права мають вищу юридичну силу та є основними засадами, відступ від яких є неприпустимим за жодних умов. Вони не можуть бути скасовані навіть за угодою держав. Варто розрізняти загальні принципи міжнародного права та галузеві або спеціальні принципи, що діють у рамках саме міжнародного морського права. Найважливіші першої групи принципів: 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, по-перше, базуються на загальних принципах, а по-друге, властиві виключно міжнародному морському праву. Найважливішим для міжнародного морського права є принцип свободи відкритого моря. Він був сформульований ще давньоримськими юристами, що визнавали загальне право на «морські води». Із принципом свободи відкритого моря тісно пов'язаний принцип виключної юрисдикції держави прапора судна у відкритому морі. Він передбачає, що відносно судна, яке перебуває у відкритому морі, а також щодо всіх осіб на його борту та їх майна діє винятково законодавство держави прапора, під яким ходить це судно. Інший важливий принцип міжнародного морського права – принцип мирного використання Світового океану. Він впливає із принципів мирного вирішення спорів та незастосування сили або загрози силою. Відповідно до нього морські простори повинні використовуватися винятково у мирних цілях. Принцип охорони морського середовища у концентрованому вигляді сформульований у ст. 192 Конвенції ООН з морського права 1982 р., який встановлює, що держави зобов'язані захищати та зберігати морське середовище.

5. Джерела міжнародного морського права

Джерелами міжнародного морського права є міжнародні конвенції, тобто угоди двох або більше держав про встановлення, зміну або припинення їхніх взаємних прав і обов'язків. Сучасне міжнародне морське право являє собою складну, надзвичайно розгалужену систему міжнародних договорів. За колом учасників розрізняють двосторонні і багатосторонні договори (Конвенція ООН з морського права 1982 р., Женевські конвенції 1958 р. тощо). Другим за значенням джерелом міжнародного морського права є міжнародно-правовий звичай. Він являє собою правило, що складається у процесі співробітництва держав та визнається ними юридично обов'язковим. Багато міжнародних принципів та норм міжнародного морського права виникли початково у якості звичаїв, деякі з них діють й дотепер, а низка звичаїв набули імперативної сили через закріплення у міжнародних угодах. Відповідно до Морської доктрини України на період до 2035 р., Україна має дотримуватися міжнародних стандартів безпеки мореплавства та охорони суден і портів; імплементація міжнародно-правових норм вимагає наявності чітко структурованої системи забезпечення безпеки мореплавства і охорони суден та портів засобів, що має належні організаційні, кадрові та матеріальні ресурси і сучасну правову базу.

Контрольні запитання для перевірки досягнення результатів навчання

1. Які принципи застосовувалися при розробці Конвенції ООН з морського права?
2. Визначте звичаєві норми, які набули статусу норм міжнародних угод.
3. Охарактеризуйте іноземний елемент у правовідносинах, пов'язаних з використанням морських просторів.

Тема 2. МОРСЬКІ ПРОСТОРИ: МІЖНАРОДНО-ПРАВОВИЙ СТАТУС І МІЖНАРОДНО-ПРАВОВИЙ РЕЖИМ

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.

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 держави. Приналежність частини Світового океану до однієї із відповідних категорій визначає тим самим правове положення, або правовий статус, цієї частини моря. Правовий же статус будь-якого морського простору впливає на порядок встановлення та зміст його правового режиму. 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, належать частини моря, розташовані вздовж її берегів та іменовані внутрішніми морськими водами і територіальним морем. До складу території держав, що цілком складаються з одного та більше архіпелагів, належать архіпелажні води, розташовані 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 підпорядковуються суверенітету жодної з держав, тобто мають інший правовий статус. Однак

класифікація морських просторів лише на підставі їхнього правового статусу не має вичерпного характеру. Як свідчить практика, два, а іноді й більше, морських просторів, що мають однаковий правовий статус, мають різні правові режими. Правовий режим внутрішніх морських вод в деяких важливих аспектах відрізняється від правового режиму територіального моря, а правовий режим архіпелажних вод не збігається із правовим режимом ані внутрішніх вод, ані територіального моря, хоча всі ці три частини морських вод вважаються відповідно водами прибережної держави, тобто мають однаковий правовий статус. Морські простори, на які не поширюється суверенітет жодної з держав складаються з районів, що відрізняються один від одного специфічним правовим режимом (прилегла зона, виключна економічна зона, континентальний шельф).

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 входить до складу державної території прибережної держави, однак Конвенція ООН з морського права 1982 р. передбачає право суден всіх держав, як прибережних, так й таких, що не мають виходу до моря, користуватися правом мирного проходу через територіальне море. 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 межею територіального моря (ст. 12 Конвенції 1982 р.). Прибережна держава може приймати закони та правила, що стосуються мирного проходу через її територіальне море. Такі закони та правила повинні бути належним чином опубліковані. Прибережна держава, якщо буде потреба у забезпеченні безпеки мореплавства, вправі вимагати від іноземних суден, що здійснюють право мирного проходу, дотри-

муватися встановлених правил. В Україні режим територіального моря регламентований Законом України «Про державний кордон України» від 04.11.1991 р. Порядок плавання і перебування в територіальному морі, внутрішніх водах, на рейдах та в портах України іноземних військових кораблів регламентований Правилами, що затверджені постановою Кабінету Міністрів України від 16.05.1996 р. № 529/ Мирне проходження іноземних військових кораблів через територіальне море України з метою перетинання територіального моря України без заходження у внутрішні води та порти України допускається за маршрутами, які використовуються, як правило, для міжнародного судноплавства.

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

Визначення відкритого моря міститься у Конвенції ООН з морського права 1982 р., відповідно до якої під відкритим морем розуміється частина моря, що не належить ані до виключної економічної зони, ані до територіального моря, ані 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 всім державам світу, як прибережним, так й таким, що не мають виходу до моря, але всі держави повинні користуватися ними з врахуванням інтересів всіх інших держав. Відкрите море резервується для мирних цілей. Всі держави повинні здійснювати ці свободи, належним чином з врахуванням інтересів інших держав. Іншими словами, свобода відкритого моря не має абсолютного характеру. Один із традиційних інститутів міжнародного морського права – право переслідування «по гарячих слідах» – передбачає, що судно, яке вчинило правопорушення в іноземних внутрішніх водах, територіальному морі або прилеглий зоні, дозволяється переслідувати у відкритому морі, захопити та відвести до порту для вжиття заходів відповідно до законодавства держави, у водах якої вчинене правопорушення. Переслідування може здійснюватися

тільки у зв'язку з порушенням законів і правил, встановлених в тому або іншому морському просторі. Переслідування дозволяється розпочинати тільки після подачі сигналу зупинитися, візуального або звукового, з дистанції, що дозволяє іноземному судну побачити або почути цей сигнал.

2.3. Міжнародно-правовий режим прилеглої та виключної економічної зони

Положення про прилеглу зону уперше було встановлене у Женевській конвенції про територіальне море та прилеглу зону 1958 р., а у Конвенції ООН з морського права 1982 р. набуло незначного оновлення. 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. Відповідно до Женевської конвенції про територіальне море та прилеглу зону 1958 р. режим прилеглої зони зводиться до наступних основних положень. По-перше, прибережна держава у прилеглій 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. По-друге, прилегла зона не може поширюватися за межі 12 миль від вихідної лінії, від якої відміряється ширина територіального моря. І по-третє, 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 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.

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. Відповідно 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 у тому, що в зазначеній зоні права і юрисдикція прибережної держави, а також права та свободи інших держав встановлені цілком чітко відповідними положеннями Конвенції 1982 р. Тому помилково вважати, що режим виключної економічної зони може встановлюватися прибережною державою на свій розсуд.

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. Відповідно до Закону України «Про державний кордон України», до внутрішніх вод України належать морські води, розташовані в бік берега від прямих вихідних ліній, прийнятих для відліку ширини те-

риторіального моря України; води портів України, обмежені лінією, яка проходить через постійні портові споруди, які найбільше виступають у бік моря; води заток, бухт, губ і лиманів, гаваней і рейдів, береги яких повністю належать Україні, до прямої лінії, проведеної від берега до берега в місці, де з боку моря вперше утворюється один або кілька проходів, якщо ширина кожного з них не перевищує 24 морських миль; води заток, бухт, губ і лиманів, морів і проток, що історично належать Україні; обмежена лінією державного кордону частина вод річок, озер та інших водойм, береги яких належать Україні. Внутрішні морські води перебувають під суверенітетом прибережної держави, яка повністю встановлює їх правовий режим.. Цікавим є визначення режиму в портах держави. У широкому значенні правовий режим судна в порту – це правопорядок, якому підлягає судно в той час, коли воно перебуває в межах порту, тобто вся сукупність норм, що регламентують права та обов'язки судна при вході в порт, перебування в ньому та виході з порту. Норми, що регламентують правовий режим судна в порту, містяться у внутрішньому законодавстві, правилах і звичаях держав, в деяких міжнародних конвенціях та інших багатосторонніх та двосторонніх угодах між державами. У міжнародному праві відсутні кодифіковані загальновизнані норми, що визначають правовий режим суден в іноземних портах. Зазвичай правовий режим перебування іноземних суден в порту встановлюється відносно обсягу пільг та переваг при заході в порт, стягненні певних зборів, наданні причалів та інших послуг. Як правило, двосторонні угоди про торговельне мореплавство містять один з двох видів режиму: національний режим або режим найбільшого сприяння. Якщо угодою встановлений національний режим, то іноземні торговельні судна користуються в портах іншої держави тим самим режимом, що й вітчизняні торговельні судна. 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 доповнюють: «державна

служба», «морські розвідувальні роботи», «промір глибин у територіальних водах» (ст. 7 Угоди з Німеччиною). Режим найбільшого сприяння означає, що суднам однієї договірної держави в портах іншої надається режим не гірший за той, яким користуються судна будь-якої третьої держави (двосторонні угоди України з Болгарією, Латвією, Республікою В'єтнам, Ізраїлем, Індією, Китаєм).

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 сухопутного узбережжя, звідси походить також назва «шельф» (від англ. shelf – полка). За таким підходом сформоване геофізичне (геологоморфологічне) поняття континентального шельфу. Юридичне ж поняття континентального шельфу має істотні відмінності від геофізичного. Основними міжнародно-правовими актами, що регулюють режим континентального 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 по-різному 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 встановлює, що до континентального шельфу прибережної держави входять морське дно і надра підводних районів, що простягаються за межі її територіального моря на всій довжині природного продовження її сухопутної території до зовнішніх меж підводної окраїни матери-

ка або на відстань 200 морських миль від вихідних ліній, від яких відмірюється ширина територіального моря, коли зовнішня межа підводної окраїни материка не простягається на таку відстань. Таким чином, юридичне поняття континентального шельфу, включає в себе 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 ст. 2 Конвенції 1958 р. і ст. 77 Конвенції 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 межі континентального шельфу за межами 200 морських миль від вихідних ліній, від яких відлічується ширина територіального моря, надаються відповідною прибережною державою до Комісії з меж континентального шельфу, що створена відповідно до Додатка II Конвенції 1982 р. Зазначені положення Конвенції 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 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 здійсню-

ються 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 кожний наступний рік 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 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

Міжнародний район морського дна є територією 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». За найбільш широкого підходу, під загальною спадщиною людства варто розуміти ті природні багатства, які, по-перше, є приналежними усьому людству, тобто за жодних умов не підлягають національному присвоєнню, а по-друге, успадковуються з покоління у покоління. Ст. 311 Конвенції 1982 р. (п. 6) встановлює, що держави-учасниці погоджуються з тим, що не має бути жодних виправлень, які стосуються основного принципу загальної спадщини людства, і що вони не будуть стороною будь-якої угоди на порушення цього положення. Основна мета, що закладена у принципі загальної спадщини людства, – забезпечення справедливого розподілу економічних вигід від діяльності у Районі, незалежно від географічного положення держав, тобто як прибережних, так й таких, що не мають виходу до моря, з особливим урахуванням інтересів країн, що розвиваються. Діяльність в Районі означає усі

види діяльності з розвідки та розробки його ресурсів; будь-яка інша діяльність, що не належить до 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 вод відкритого моря. Діяльність у Районі має здійснюватися з розумним врахуванням інших видів робіт. З цією метою до установок, використовуваних у Районі, пред'являється низка вимог, зокрема, стосовно забезпечення безпеки судноплавства. Оскільки жодна держава не може претендувати на суверенітет або суверенні права щодо Району, відповідно до умов Конвенції 1982 р. створений Міжнародний орган по морському дну (скорочено – Орган), що виступає від імені всього людства. Діяльність у 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 у Конвенції ООН з морського права 1982 року?
2. Дайте визначення поняття «реальний зв'язок».
3. З метою попередження порушення яких правил встановлюється прилегла зона?
4. Які органи і посадові особи уповноважені застосовувати санкції за порушення законодавства про виключну (морську) економічну зону України?
5. Яким є порядок заходження та перебування у внутрішніх морських водах України іноземних військових кораблів?
6. Яким чином здійснюється делімітація континентального шельфу?
7. Якими є права держав щодо здійснення діяльності у Міжнародному районі морського дна?

Тема 3. МОРСЬКА ДІЯЛЬНІСТЬ: МІЖНАРОДНО-ПРАВОВИЙ РЕЖИМ (частина 1)

1. Морська діяльність: поняття, визначення. Особливості здійснення у морських просторах з різним правовим режимом.
2. Забезпечення безпеки мореплавства – глобальна проблема сучасності. Правовий механізм забезпечення безпеки мореплавства.
3. Навігаційні правила забезпечення безпеки мореплавства (характеристика норм Конвенції ООН з морського права 1982 р. та Міжнародних правил із запобігання зіткненню суден 1972 р.).
4. Технічні правила забезпечення безпеки мореплавства (характеристика норм Міжнародної конвенції з охорони людського життя на морі 1974 р. стосовно конструкції суден, Конвенції про вантажну марку 1966 р.).

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). Складовими 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 слід віднести різноманіття 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 тощо¹.

2. Забезпечення безпеки мореплавства – глобальна проблема сучасності. Правовий механізм забезпечення безпеки мореплавства

Ефективність сучасного торговельного мореплавства нерозривно пов'язана із правовим забезпеченням його безпеки. Торговельне мореплавство більшою мірою має міжнародний характер і тому не може регламентуватися лише нормами національного права. Численні аварії у водах Світового океану приносять людству величезні втрати як людські, так й матеріальні, особливо при аваріях великих пасажирських суден («Титанік», «Адмірал Нахімов», «Естонія») і супертанкерів («Бергу Істра», «Амоко Кадіс», «Олімпік брайвері» та ін.). Аналіз світової практики зусиль людства із забезпечення без-

¹ Ломоносова О. Е., Ломоносова Д. А., Надточій І. І. Морська діяльність: сутність, особливості та види. Вісник соціально-економічних досліджень. 2015. № 1. С. 233. http://nbuv.gov.ua/UJRN/Vsed_2015_1_31

пеки мореплавства показує, що найбільш ефективним засобом в цій області є чітка юридична регламентація всіх питань, що стосуються мореплавства. До таких питань насамперед варто віднести: навігаційні (правила, що забезпечують безпеку з погляду судноводіння); технічні (вимоги до конструкції суден з погляду їхньої остійності, непотоплюваності); експлуатаційні (вимоги до кваліфікації екіпажів суден та експлуатації судна). Умовною точкою початку процесу формування міжнародно-правової системи забезпечення безпеки мореплавства прийнято вважати Лондонську міжнародну конференцію, на якій 20 січня 1914 р. була прийнята Міжнародна конвенція з охорони людського життя на морі. Хоча Конвенція так й не набула чинності, вона визначила шлях, яким варто йти для формування та розвитку міжнародно-правових засобів із забезпечення безпеки мореплавства. На наступних конференціях 1929, 1948, 1960 та 1974 р. були прийняті міжнародні угоди, спрямовані на забезпечення безпеки мореплавства з врахуванням досягнутого науково-технічного прогресу. Ст. 10 Конвенції про відкрите море 1958 р. встановлює, що кожна держава зобов'язана вживати необхідних заходів для забезпечення безпеки в морі суден, що плавають під її прапором, зокрема в тому, що стосується користування сигналами, підтримання зв'язку та попередження зіткнення, конструкції та оснащення суден. Для забезпечення співробітництва в сфері безпеки між країнами укладаються двосторонні угоди. Вони передбачають порядок надання швидкої та ефективної допомоги людям, що перебувають на судах, незалежно від їхньої національної приналежності. В угодах зазначається, що після одержання аварійно-рятувальною службою однієї з країн повідомлення про аварію судна вона зобов'язана прийняти такі заходи щодо надання допомоги екіпажам і пасажирам, які будуть доцільними. У випадку, якщо місце аварії розташоване ближче до берега іншої країни та це буде необхідним, аварійно-рятувальна служба, що одержала сигнал небезпеки, зв'язується з відповідною службою іншої країни та дії з рятування плануються за домовленістю між ними. Така домовленість повинна мати місце завжди, коли потрапляють у небезпеку судно або літак, які належать іншій країні.

3. Навігаційні правила забезпечення безпеки мореплавства (характеристика норм Конвенції ООН з морського права 1982 р. та Міжнародних правил із запобігання зіткненню суден 1972 р.)

До кола загальних вимог у сфері навігаційного забезпечення безпеки мореплавства варто віднести положення Конвенції ООН з морського права 1982 р., які зобов'язують всі держави вживати необхідних заходів для забезпечення безпеки судноплавства. Зокрема у ст. 94 цієї Конвенції сформульовані обов'язки держави прапора ефективно здійснювати свою юрисдикцію та контроль над суднами, що плавають під його прапором і, зокрема, в питаннях користування сигналами, підтримання зв'язку, попередження зіткнень, а також інспектування. До числа найбільш конкретних вимог у сфері навігаційного забезпечення безпеки судноплавства варто віднести Міжнародні правила попередження зіткнення суден в морі. Ці правила формувалися протягом тисячоліть. Деякі з них були сформульовані ще в епоху римського панування, потім розвивалися у відомих збірниках звичаїв моря (Олеронські свитки, Консолато дель маре, Закони Вісбі). В XI ст. правила попередження зіткнення суден були узагальнені, одержали міжнародне визнання та почали видаватися в різних державах. В 1889 р. на Першій міжнародній морській конференції у Вашингтоні вони були офіційно прийняті та в 1929 р. включені як додаток до Конвенції з охорони людського життя на морі. Безпека мореплавства значною мірою забезпечується застосуванням Міжнародних правил попередження зіткнення суден в морі 1972 р. Правила прийняті в Лондоні 20 жовтня 1972 р. і набули чинності 15 липня 1977 р. Вони поширюються на всі судна у відкритому морі та з'єднаних з ним водах, якими можуть плавати морські судна. Правила не перешкоджають дії особливих норм, встановлених відповідною владою щодо плавання на акваторіях рейдів, портів, на ріках, озерах, внутрішніми водними шляхами, з'єднаним з відкритим морем, якими можуть плавати морські судна. Ці особливі правила, наскільки це можливо, повинні бути наближені до міжнародних. Для військових кораблів та суден, що йдуть у конвої, рибальських суден, зайнятих ловом у складі флотилії, можуть встановлюватися

додаткові стаціонарні або сигнальні вогні (для військових кораблів) та звукові сигнали. Ніщо не звільняє судно, його власника, капітана або екіпаж від відповідальності за наслідки, що можуть відбутися в результаті невиконання Правил. В них регламентуються дії суден за різних умов плавання, зокрема вибір безпечної швидкості, дій для попередження зіткнення, при плаванні у вузьких місцях, за системами розподілу руху, при обгоні, зближенні, перетинанні курсів. Правила визначають вогні, які повинні виставлятися судном, звукові та світлові сигнали для різних ситуацій, регламентують розташування та технічні характеристики вогнів і знаків. Для забезпечення зв'язку між екіпажами суден, а також з береговою владою застосовується Міжнародний звід сигналів. Він був прийнятий Асамблеєю ІМО 27 вересня 1965 р. та введений у дію з 1 квітня 1969 р. рішенням 17-ї сесії Комітету з безпеки на морі. До теперішнього часу ці правила, перероблені та доповнені, існують у вигляді Конвенції про міжнародні правила попередження зіткнень суден у морі з виправленнями 1981 р. і є основним юридичним міжнародним документом, що визначає правила безпеки мореплавства.

4. Технічні правила забезпечення безпеки мореплавства (характеристика норм Міжнародної конвенції з охорони людського життя на морі 1974 р. стосовно конструкції суден, Конвенції про вантажну марку 1966 р.)

Міжнародна конвенція з охорони людського життя на морі 1974 р., прийнята в Лондоні 1 листопада 1974 р., змінена та доповнена Протоколом, прийнятим у Лондоні 17 лютого 1978 р., відома під скороченою назвою – Конвенція СОЛАС. Конвенція набула чинності 28 травня 1980 р. Сфера її дії обмежена суднами, що здійснюють міжнародні рейси. Вона не поширюється на військові кораблі та військово-допоміжні судна, рибальські судна, прогулянкові яхти, судна валовою місткістю менш 500 рег.т. Конвенцією передбачений ряд вимог до конструкції судна, рятувальних засобів, устаткування по радіотелеграфії та радіотелефонії, перевезенню зерна та небезпечних вантажів. Особливі вимоги встановлені до суден з ядерною

енергетичною установкою. Відповідно до Конвенції всі рятувальні засоби судна (плоти, шлюпки та ін.) повинні бути в постійній готовності для використання. Положення Конвенції включають детально викладені вимоги до конструкції шлюпок і плотів, їхньої місткості, кількості, постачання, розміщення на судні, порядку посадки в них та їхній спуск. Спеціальні вимоги передбачені для рятувальних кругів та жилетів, зокрема чітко регламентована їхня кількість. Законодавство у сфері вдосконалення технічного стану суден встановлює, що основними факторами, що визначають рівень технічного стану судна є: конструкція корпусу судна, що характеризується набором корпусу (поздовжнім, поперечним, змішаним); система водонепроникних переборок, їхня кількість, міцність та розташування; система відсіків, їхня величина, кількість та розташування; міцність корпусу, обумовлена марками використовуваної сталі та способами його монтажу (зварювання, клепка та ін.); остійність; непотоплюваність; живучість; надійність енергетичної установки; система і якість рятувальних засобів; протипожежна система; засоби зв'язку; система і надійність кермового пристрою та ін. Важливим документом в області правового забезпечення необхідного рівня технічного стану судна є Конвенція про вантажну марку 1966 р. Конвенція формулює обов'язковість регулярних оглядів суден та перевірки відповідності їхнім вимогам правил, що забезпечують водонепроникність дверей, люків, горловин, переборок і корпусу судна.

Контрольні запитання для перевірки досягнення результатів навчання

1. Визначте поняття «морська діяльність», «торговельне мореплавство», «військово-морська діяльність», «морегосподарська діяльність».
2. Порівняйте визначення морської діяльності, що міститься у різних редакціях Морської доктрини України на період до 2035 року.
3. Яким є сучасний організаційно-правовий механізм забезпечення безпеки мореплавства?

Тема 4. МОРСЬКА ДІЯЛЬНІСТЬ: МІЖНАРОДНО-ПРАВОВИЙ РЕЖИМ (частина 2)

1. Експлуатаційні правила забезпечення безпеки мореплавства.
2. Принципи та порядок роботи систем ІНМАРСАТ та КОСПАС–САРСАТ.
3. Військово-морська діяльність.

1. Експлуатаційні правила забезпечення безпеки

У сфері правового забезпечення безпеки мореплавства поряд з питаннями охорони людського життя на морі, навігаційної та технічної безпеки, важливе значення має підготовка кваліфікованих кадрів для комплектування екіпажів суден та їх професійна експлуатація. Аналіз аварійності світового судноплавства свідчить про те, що більше третини всіх аварійних подій на морі відбувається в результаті помилок, допущених екіпажами суден. Кваліфікаційна підготовка екіпажів суден – процес досить складний, багатограний і специфічний. Ця складність, багатогранність та специфічність насамперед обумовлені особливою (морською) сферою діяльності морського транспорту, далеко не завжди передбачуваною стихією Світового океану, що прогресує інтенсифікацією найбільш жвавих світових морських шляхів, великою розмаїтістю суден різної конструкції, технічного оснащення, габаритів та характеру розв’язуваних завдань, а також насиченістю іноземним елементом. Конвенція про мінімальні норми на торговельних судах, прийнята у Женеві 29 листопада 1976 р., визначає обов’язок держав-учасниць в своєму національному законодавстві встановлювати з метою забезпечення безпеки судноплавства норми щодо кваліфікації екіпажів суден, їхнього укомплектування, тривалості робочого часу, умов праці, соціального страхування та життя на судні. Міжнародна конвенція про стандарти підготовки, дипломування моряків та несення вахти (Лондон, 7 липня 1978 р.) прийнята в інтересах охорони людського життя на морі, схоронності майна, вантажів безпеки судноплавства та захисту морського середовища від забруднення. Вона встановлює

вимоги до кваліфікації всіх суднових спеціальностей та готовності моряків до виконання своїх обов'язків. В складному ланцюзі факторів, що обумовлюють безпеку мореплавства, підготовка кваліфікованих екіпажів суден має значення замикаючої ланки, від якої в остаточному підсумку залежить все – й охорона людського життя, й схоронність суден і вантажів, й захист і збереження від забруднення морського природного середовища. Міжнародна конвенція про стандарти підготовки, дипломування моряків і несенні вахти прийнята в інтересах охорони людського життя на морі, схоронності майна, вантажів безпеки судноплавства й захисту морського середовища від забруднення. Вона встановлює вимоги до кваліфікації всіх суднових спеціальностей і готовності моряків до виконання своїх обов'язків. Конвенція застосовується до всіх суден за винятком військових кораблів, рибальських і інших. Вона визначає основні принципи несення ходової, навігаційної, машинної й радіовахт. Вона встановлює мінімальні обов'язкові вимоги при дипломуванні судноводіїв, механіків, радіоспеціалістів і фахівців з рятувальних засобів. Вона містить перелік мінімальних знань для одержання дипломів зазначеними особами, а також містить рекомендації та інструкції несення ходових вахт. Дипломи видаються після складання іспитів відповідно до відповідних положень Конвенції. Дипломи, видані державними інстанціями відповідно до вимог Конвенції, користуються міжнародним визнанням. Конвенція містить спеціальні вимоги для танкерів. Всі ці основні вимоги містяться в Додатку до Конвенції, що складається з 6 глав. В основі цієї Конвенції знаходяться положення застарілих документів (Конвенції МОТ 1936 р. № 53, 1946 р. № 74, 1970 р. № 137 та ін.), тому ця Конвенція була переглянута 7 липня 1995 р. у Лондоні. Був прийнятий новий документ – Кодекс стандартів підготовки, дипломування моряків і несення вахти.

2. Принципи та порядок роботи систем ІНМАРСАТ та КОСПАС–САРСАТ

Метою створення Міжнародної організації морського супутникового зв'язку (ІНМАРСАТ) стало поліпшення морського зв'язку

з використанням штучних супутників Землі. Установчі документи ІНМАРСАТ складаються з міжурядової Конвенції про Міжнародну організацію морського супутникового зв'язку, де визначені принципи положення створення організації від 3 вересня 1976 р.; Експлуатаційної угоди, де регламентуються технічні та фінансові питання, і яка підписується або від імені уряду, або від імені призначених ним державних або приватних компетентних організацій. Відповідно до Конвенції про ІНМАРСАТ, метою Організації є забезпечення космічного сегмента, необхідного для поліпшення морського зв'язку, у першу чергу для оповіщення про нещастя й забезпечення охорони людського життя на морі. Космічний сегмент ІНМАРСАТ відкритий для користування суднами всіх держав без будь-якої дискримінації за національною ознакою. Особливу увагу міжнародне співтовариство приділяє організації надання допомоги суднам, що зазнають лиха, та створенню відповідних служб. Згідно з СОЛАС-74/78 кожний уряд зобов'язаний забезпечувати прийняття всіх необхідних заходів щодо організації спостереження з берегу й рятування людей, що зазнали лиха в морі поблизу берегів. Ці заходи повинні включати створення, експлуатацію та технічне обслуговування таких морських рятувальних засобів, які необхідні з урахуванням інтенсивності руху й навігаційних небезпек. Комплексне роз'язання проблем забезпечення безпеки мореплавства сьогодні неможливе без широкого застосування радіотехнічних засобів. У свою чергу висока ефективність функціонування радіотехнічного забезпечення судноплавства не може бути досягнута без чіткого правового порядку використання всіх видів радіозасобів. В системі ІНМАРСАТ інформацію передають із використанням розширеного групового виклику. Радіоелектронні засоби зв'язку ГМССБ можуть використовуватися для передачі комерційної інформації, загальної та приватної кореспонденції, а також для керування й експлуатації судна. До складу системи морського супутникового зв'язку входять три основних елементи: космічний сегмент (складається з власне супутника з ретранслятором і земними станціями для управління супутником), наданий ІНМАРСАТ, берегові земні станції, надані

організаціями-членами ІНМАРСАТ і суднові земні станції. 1 липня 1988 р. підписано Угоду про міжнародну Програму КОСПАС–САРСАТ, якою регламентується співробітництво сторін з експлуатації та розвитку системи, забезпечується її довгострокова експлуатація та надання її для використання всіма державами на недискримінаційній основі. СисТема КОСПАС–САРСАТ надає для використання супутникову систему, що включає штучні супутники Землі, запущені на низьковисотну близькополярну орбіту, які здатні забезпечити ретрансляцію на наземні засоби системи сигналів від аварійних радіобуїв з метою визначення їхнього місця розташування.

3. Військово-морська діяльність

У сучасних умовах основним призначенням військово-морських сил як і раніше залишається захист політичних та економічних інтересів держав в акваторіях, що перебувають під їх суверенітетом та юрисдикцією, а також у просторах морів та океанів, які не підпадають під дію ані суверенітету, ані юрисдикції держав. При цьому військово-морські сили як інструмент зовнішньої політики має унікальні можливості. Насамперед, на відміну від сухопутних сил, він не обмежений кордонами держави, і може забезпечити «присутність прапора» своєї держави в будь-якій віддаленій акваторії планети. Крім того, сучасна морська зброя дозволяє зробити практично досяжним будь-який об'єкт на території будь-якої держави поза залежністю від його віддалення від берегової лінії. Військово-морська діяльність – складова морської діяльності, спрямована на захист національних інтересів, реалізацію пріоритетів діяльності у сфері вивчення, освоєння і використання зони національних інтересів на морі з метою оборони та безпеки держави із застосуванням її військово-морського потенціалу. Правове становище судна, визнаного воюючим, характеризується наступними двома основними рисами: чи має право судно-комбатант як збройна одиниця держави брати участь у морських боях проти ворога, а члени екіпажу такого судна у разі захоплення їх противником користуватися правом військовополонених; як судно-комбатант воно піддається

нападу з боку супротивника і потоплення без жодного попередження (судно некомбатантів не підлягає потопленню без попередження і порятунку екіпажу, пасажирів і судових документів. Якщо ж таке судно бере участь у веденні військових дій, ці дії кваліфікуються міжнародним правом як піратські з усіма наслідками для цього судна і його екіпажу).

Контрольні запитання для перевірки досягнення результатів навчання

1. Розкрийте основні положення Міжнародного кодексу з управління безпекою 1994 р.
2. Розкрийте основні положення Міжнародної конвенції з пошуку та рятування на морі 1979 р.
3. Якими є основні групи правил забезпечення безпеки мореплавства?
4. Дайте визначення поняття «військовий корабель».

Тема 5. ВРЕГУЛЮВАННЯ СПОРІВ, ПОВ'ЯЗАНИХ З ТЛУМАЧЕННЯМ І ЗАСТОСУВАННЯМ КОНВЕНЦІЇ ОРГАНІЗАЦІЇ ОБ'ЄДНАНИХ НАЦІЙ З МОРСЬКОГО ПРАВА 1982 РОКУ

1. Міжнародний публічний морський спір.
2. Процедури вирішення спорів, передбачені Конвенцією ООН з морського права 1982 року.
3. Арбітражна процедура вирішення морських спорів.
4. Спеціальний арбітраж за нормами морського права.
5. Міжнародний суд ООН як обов'язкова судова інстанція для врегулювання морських спорів.
6. Міжнародний трибунал з морського права.

1. Міжнародний публічний морський спір

У міжнародному праві міжнародний спір визначається як об'єктивно існуюче зіткнення інтересів, що формально виражається в розбіжності точок зору відносно фактичних обставин або правових норм, виражене у формі односторонніх або двосторонніх претен-

зій. Спів «виникає між державами з питання факта або права». Під міжнародним правовим спором розуміється наявність між суб'єктами міжнародного права неурегульованих розбіжностей з різних проблем міжнародних відносин, у тому числі з питань тлумачення міжнародних договорів, що мають чітко визначений предмет і взаємні претензії. Принцип мирного вирішення міжнародних спорів, що виникають при використанні морських просторів і ресурсів, має важливе політико-правове значення в регулюванні міждержавних відносин в сфері діяльності держав з освоєння та використання Світового океану. Односторонні дії держави в будь-якому районі Світового океану без врахування інтересів інших суб'єктів міжнародного права можуть завдати шкоди інтересам всього міжнародного співтовариства. Наприклад, одностороннє розширення меж національної юрисдикції зачіпає інтереси всіх держав, оскільки скорочує відкрите море та Міжнародний район морського дна, які відкриті для вільного та розумного користування. Як свідчить практика, морські спори виникали найчастіше при здійсненні наступних заходів: встановлення меж територіального моря; визначення меж континентального шельфу; розмежування виключних економічних зон; видобуток декількох державами того самого виду живих ресурсів, або різних видів, але в одному районі; забезпечення вільного судноплавства в районах, що підпадають під юрисдикцію іншої держави; запобігання забруднення Світового океану. Таким чином, можна дати визначення, що під міжнародним морським спором слід розуміти об'єктивно існуюче зіткнення інтересів (розбіжності в позиціях) між суб'єктами міжнародного права у зв'язку з використанням Світового океану, що виражається в діях, які мають юридичне значення для сторін. Міжнародний публічний морський спір має місце в тому випадку, коли держави та інші суб'єкти міжнародного публічного права взаємно висувують претензії з приводу того самого предмета спору, пов'язаного з морекористуванням. Таким чином, цей спір характеризується конкретними учасниками, досить чіткими взаємними претензіями та певним предметом. В основі вирішення міжнародного публічного морського спору лежить принцип мирного вирішення спорів, що зо-

бов'язує сторони врегулювати спори тільки мирним шляхом. Іншим основним принципом є принцип вільного вибору засобів мирного вирішення спорів. Принцип мирного вирішення спорів закріплений Конвенцією 1982 р. в двох формах: у вигляді загального зобов'язання держав вживати заходів щодо того, щоб виникаючі між ними розбіжності не створювали ситуації, які загрожували б миру, і як конкретне завдання – мирно врегульовувати свої спори щодо змісту конкретних норм Конвенції та методів їх імплементації. Ідея створення обов'язкової системи врегулювання морських спорів, що забезпечує їхнє остаточне вирішення, і була покладена в основу Конвенції 1982 р., що передбачає багатоступінчасту гнучку систему з широким арсеналом засобів мирного вирішення спорів.

2. Процедури вирішення спорів, передбачені Конвенцією ООН з морського права 1982 року

Ст. 280 Конвенції 1982 р. встановлює, що жодні засоби, закріплені її частиною XV, не стосуються права будь-яких держав-учасниць в будь-який час домовитися про врегулювання своїх спорів, які стосуються тлумачення або застосування цієї Конвенції, будь-якими мирними засобами за їхнім вибором. Особливістю Конвенції 1982 р. є її функціональна спеціалізація, тобто врахування особливостей різних категорій спорів, що виникають у сфері морської діяльності. Так, Конвенція 1982 р. регламентує порядок вирішення спорів, пов'язаних не тільки із застосуванням і тлумаченням самої Конвенції, але й будь-якої іншої міжнародної угоди, пов'язаної з Конвенцією 1982 р., а також окремих категорій морських спорів, таких як: у зв'язку з делімітацією морських просторів (ст. ст. 74, 83); у зв'язку із захистом та збереженням морського середовища (ст. ст. 200, 201, 235); у зв'язку з науково-дослідною діяльністю (ст. 265); у зв'язку з арештом і затримкою морських суден (ст. 292). Розділ 5 частини XI Конвенції 1982 р. спеціально присвячений вирішенню такої категорії морських спорів, як спори, що стосуються морського дна. Такі спори мають певну специфіку і вирішуються в спеціально створеному для цих цілей органі – Палаті по спорах, що стосуються морського дна, Трибуналі з морського права. Врегулюванню спорів,

що стосуються тлумачення або застосування Конвенції 1982 р., присвячена частина XV, розділ 5 частини XI, і Додатки V–VIII. Розділ 1 частини XV Конвенції передбачає наступні засоби вирішення спорів: переговори (обмін думками) – ст. 283; консультації – ст. 142, п. 2 ст. 283; п. 5 ст. 210, п. 5 ст. 5 Додатка III; єдина процедура – ст. 284. Ст. 283 Конвенції 1982 р. передбачає, що при виникненні спору повинен бути негайно проведений обмін думками. Сторони повинні застосовувати обмін думками щоразу, коли виникають ускладнення у врегулюванні спору або з'являється незрозумілість щодо способів виконання рішення, винесеного зі спору. Практика вирішення міжнародних морських спорів показує, що використання переговорів ефективно на будь-якій стадії вирішення спору, в тому числі й після винесення рішення судовими або арбітражними органами. Одним з різновидів переговорів є взаємні консультації. При проведенні консультацій держави повинні радитися одна з одною, а не протиставляти свої позиції; не повинні висувати ультимативних вимог, а прагнути гармонізувати свої думки з метою досягнення взаємоприйнятного рішення. В Конвенції 1982 р. у ряді випадків у якості засобу запобігання конфліктів і попередження спорів також передбачене використання консультацій (ст. 142, п. 5 ст. 210, п. 5 ст. 5 Додатка III). Дієвість консультацій як засобу мирного врегулювання спору заснована на тому, що за їхньою допомогою усувається фактор несподіваності дій; переважно унеможливлюються випадки, які можуть створювати перешкоди виконанню вже початих і запланованих програм, або ж завдати шкоди законним інтересам держави.

3. Арбітражна процедура вирішення морських спорів

Існує два види арбітражних органів: постійний арбітраж, здійснюваний міжнародними арбітражними і третейськими судами, і арбітраж *ad hoc*, створюваний для розгляду та винесення рішення щодо будь-якого конкретного спору. Арбітражна процедура вирішення міжнародних публічних морських спорів передбачена ст. 287 Конвенції ООН з морського права 1982 р., відповідно до якої держави можуть обрати для вирішення спору, що стосується тлумачення і застосування положень Конвенції, зокрема, арбітраж, утворений

відповідно до Додатка VII, і спеціальний арбітраж, утворений відповідно до Додатка VIII.

На теперішній час склалися дві форми міжнародного арбітражу: а) такий, що передбачається в міжнародних договорах для вирішення спорів, що можуть виникнути при їхньому тлумаченні та застосуванні (інституційний, або постійний, арбітраж); б) створюваний щодо конкретного спору, так званий арбітраж *ad hoc*, або ізолюваний арбітраж. Інституційні арбітражні суди призначені діяти в майбутньому та вирішувати спори, які можуть виникнути між договірними сторонами. Постійний характер інституційного арбітражу полягає в тому, що держави, які підписали угоду про нього, зобов'язані стати перед ним у випадку виникнення відповідного спору, тобто існує постійне зобов'язання підпорядкування спору арбітражу. У цьому міжнародний арбітраж схожий з міжнародними судами. Але в системі інституційного арбітражу третейський суд утворюється для кожного спору за допомогою компромісу. Передбачене міжнародними договорами звернення до арбітражу може бути або факультативним (здійснюваним за згодою всіх сторін, що сперечаються, в кожному конкретному випадку), або обов'язковим (на вимогу однієї зі сторін в спорі). Факультативне звернення вимагає у випадку виникнення спору укладення сторонами спеціальної угоди – компромісу – в якій зазначається предмет спору, визначається порядок утворення та діяльності створюваного органа. Крім інституційного арбітражу, існує арбітраж *ad hoc*. Арбітраж *ad hoc*, у свою чергу, складається після виникнення спору за спеціальною згодою сторін для винесення рішення у даному конкретному спорі та після виконання своїх функцій припиняє існування, тобто має тимчасовий характер. Дві форми арбітражу існують паралельно, але іноді мають змішаний характер. Арбітраж розглядається в Конвенції 1982 р. як одна з обов'язкових процедур, до якої держави можуть звернутися лише у тому випадку, якщо не вдалося врегулювати спір засобами за своїм вибором (ст. 28) і якщо між ними немає зобов'язань, що впливають із загальних, регіональних та двосторонніх угод про розгляд спору певним способом (ст. 282).

4. Спеціальний арбітраж за нормами морського права

Конвенція 1982 р. передбачила у своїх нормах новий спосіб застосування арбітражного розгляду для вирішення спорів у деяких спеціальних і технічних сферах відносин між державами – спеціальний арбітраж. Спеціальний арбітраж відповідно до Конвенції 1982 р. має обов'язковий характер і встановлений для чітко визначеної категорії спорів, що стосуються рибальства, захисту та збереження морського середовища, морських наукових досліджень, судноплавства, включаючи забруднення із суден і в результаті заховання відходів (ст. 1 Додатка VIII до Конвенції 1982 р.). Спеціальний арбітраж формується зі списку експертів, складеного за кожною категорією спорів, розглянутих судом. Кожна держава-учасниця має право висунути до кожного списку двох експертів, що є відомими та загальноновизнаними авторитетами в юридичних, наукових і технічних аспектах такого спору та користуються найвищою репутацією серед слухних і чесних людей. Списки формуються та ведуться міжнародними організаціями, що відповідають профілю кожної категорії спорів. У сфері рибальства – Продовольчою та сільськогосподарською організацією ООН (FAO); у сфері захисту і збереження морського середовища – Програмою ООН з навколишнього середовища (UNEP); у сфері морських наукових досліджень – Міжурядовою океанографічною комісією (IOC); у сфері судноплавства, включаючи забруднення з суден і в результаті поховання відходів – Міжнародною морською організацією (IMO), або в кожному випадку – належним допоміжним органом, якому така організація, програма або комісія делегувала свої функції (п. 2 ст. 2 Додатка). Порядок судочинства та винесення рішень, здійснюваних спеціальним арбітражем, в цілому аналогічний порядку розгляду спорів іншими арбітражними судами. Однак спеціальний арбітраж має більш широкую компетенцію, що виходить за рамки традиційних арбітражних функцій. Він має право на прохання сторін провадити розслідування, встановлювати факти, що викликали спір, який стосується тлумачення або застосування положень Конвенції, що мають відношення до: 1) рибальства, 2) захисту морського середовища, 3) наукових досліджень або 4) судноп-

лавства. Якщо сторони не домовилися про інше, встановлення факту спеціальним арбітражем є остаточним для сторін. На прохання всіх сторін у спорі спеціальний арбітраж може сформулювати рекомендації, які, не маючи сили рішення, утворюють лише основу для розгляду сторонами питань, що викликали спір (ст. 5 Додатка).

5. Міжнародний суд ООН як обов'язкова судова інстанція для врегулювання морських спорів

Міжнародний суд відрізняється від арбітражу, головним чином, порядком створення, способом формування, функціонування і т. ін. Ця установа існує на постійній основі та складається з незалежних суддів. Міжнародний суд ООН є єдиним судовим органом, що має універсальну юрисдикцію стосовно морських спорів. Він заснований у 1945 р. і діє на підставі Статуту. Всі члени ООН є учасниками Статуту Суду. Рішення Суду є остаточними та оскарженню не підлягають. Вони можуть бути переглянуті самим Судом лише у випадку появи нових обставин, які можуть вплинути на результат справи. Необхідно підкреслити роль Міжнародного суду ООН як одного з найважливіших органів з вирішення спорів, що впливають із положень Конвенції 1982 р. Згідно зі ст. 287 Конвенції держави можуть обрати за допомогою письмової заяви в якості засобу врегулювання спору, зокрема, Міжнародний суд. Більшу частину з переданих на розгляд Міжнародного суду справ (приблизно 65%) складають морські спори. Це свідчить про підвищення його ролі у вирішенні міжнародних спорів. За час своєї роботи Суд розглянув морські спори у зв'язку з юрисдикцією стосовно рибальства; розмежуванням морських просторів; делімітацією виключної економічної зони та континентального шельфу; із правом встановлення спеціального режиму судноплавства в окремих протоках та інші. Діяльність Міжнародного суду в процесі вирішення морських спорів регламентується положеннями двох міжнародно-правових документів: Статуту та Розділу 2 Частини XV Конвенції 1982 р. Ще до прийняття Конвенції 1982 року Міжнародний суд вирішував справи, що впливали з морського права. Наприклад, англійсько-норвезький

спір про територіальні води. З 1906 року біля берегів Східного Фінмарка почали з'являтися англійські траулери. Норвегія неодноразово протестувала проти вилову риби англійськими траулерами в її територіальних водах.

6. Міжнародний трибунал з морського права

Відповідно до положень Конвенції ООН з морського права 1982 р. і Додатка VI до неї вперше в історії міжнародного морського права створений спеціалізований міжнародний судовий орган – Міжнародний трибунал ООН з морського права, штаб-квартира якого перебуває в Гамбурзі (Німеччина). За необхідності Трибунал може проводити свої засідання й в інших місцях. Створення Міжнародного трибуналу з морського права знаменує собою прогрес в еволюції права міжнародних організацій такого роду не тільки через структурну автономію Камери по спрах, що стосуються морського дна, і в силу того факту, що Камера має виняткову компетенцію в питаннях морського дна, але також через те, що фізичні та юридичні особи мають безпосередній доступ до Камери на рівних з державами підставах, оскільки ці особи безпосередньо пов'язані з морською діяльністю, стосовно якої можуть виникнути спори. Правове положення визначається Конвенцією і Статутом Міжнародного трибуналу з морського права, що є додатком VI до Конвенції, а також Правилами процедури, прийнятими 28 жовтня 1997 р., резолюцією про внутрішню судову практику Трибунала від 31 жовтня 1997 р. та Основними напрямками підготовки та надання справ в Трибуналі від 28 жовтня 1997 р. Відповідно до резолюції 51/204 від 17 грудня 1996 р. Трибуналу надано статус спостерігача в Генеральній Асамблеї ООН. Угода про співробітництво між ООН та Трибуналом була підписана 18 грудня 1997 р. та затверджена Генеральною Асамблеєю в резолюції 52/251 від 8 вересня 1998 р. Трибунал являє собою цілковито новий судовий орган, перший міжнародний суд, спеціалізований не за колом учасників, а за сферою міжнародних відносин, охоплюваних його компетенцією. Це єдиний постійно діючий судовий орган, створений спеціально для морських спорів. Статус

і права Трибуналу встановлені відповідними статтями Конвенції 1982 р. і спеціальним Додатком VI до Конвенції (Статут Трибуналу). При вирішенні справ Трибунал застосовує Конвенцію 1982 р. та інші норми міжнародного права, що не є несумісними з Конвенцією, і це положення не обмежує право суду дозволяти справ ex aequo et bono, якщо сторони із цим згодні. Рішення Трибуналу є остаточними, мають обов'язкову силу лише для сторін спору і тільки відносно даного спору. У випадку спору про зміст або охоплення рішення Трибунал на прохання будь-якої сторони дає його тлумачення..

Контрольні запитання для перевірки досягнення результатів навчання

1. Наведіть приклади розглянутих міжнародними інституціями морських спорів.
2. Означте практику міжнародних судових інституцій стосовно України з 2014 року.

Тема 6. ТОРГОВЕЛЬНЕ МОРЕПЛАВСТВО: ПРАВОВИЙ РЕЖИМ (частина 1)

1. Торговельне мореплавство: поняття, визначення.
2. Фрахтування: поняття, визначення, призначення:
3. Договір чартеру (фрахтування) судна: поняття, визначення, порівняльний аналіз договору фрахтування та оренди.
4. Види договору чартеру (фрахтування).
5. Тайм-чартер: поняття, визначення, форма, сторони, суттєві умови.
6. Бербоут-чартер: поняття, визначення, форма, сторони, суттєві умови.

1. 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, на-

укових і культурних цілей (Морська доктрина України на період до 2035 року). Під торговельним мореплаванням 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 мореплавання в звичайному своєму значенні являє 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 мореплаванням розуміє різні види діяльності на морі, деякі із яких важко називати власне торговельним мореплаванням, наприклад, спортивну або наукову діяльність на морі. Використання суден для «інших господарських, наукових і культурних цілей» є настільки широкою категорією, що може, практично, ототожнюватися з будь-яким видом мореплавання, в тому числі 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 мореплавання².

2. Фрахтування: поняття, визначення, призначення

Укладення договору про найм судна прийнято називати фрахтуванням. За договором фрахтування судна судовласник зобов'язується за обумовлену плату (фрахт) надати судно фрахтувальнику

² Брильов О. А. Деякі питання поняття торговельного мореплавання. <https://ukrainepravo.com/scientific-thought/naukova-dumka/deyaki-pytannya-ponyattya-torgovelnogo-moreplavstva/>

для перевезення пасажирів, вантажів та для інших цілей торговельного мореплавства на певний час. Сторонами договору фрахтування судна є фрахтівник та фрахтувальник. 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 фрахтівник і фрахтувальник повинні узгодити цілий 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 поштового листування або по телефону, E-Mail, телетайпу 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 «дімайз-чартер» є різновидами договору фрахтування або чартеру.

Велика кількість фрахових угод і необхідність швидкого документального оформлення зумовило появу типових форм чартерів, що містять у готовому вигляді всі постійні умови договору. Типові форми чартерів отримали назву – проформи чартерів. Проформи дозволяють сторонам при укладенні договору фрахтування послатися 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 XIX – на початку XX ст. Тоді їх розробка зосередилася у двох організаціях – Британській палаті судноплавства і БІМКО. У теперішній час існує велика кількість стандартних проформ чартерів. Тільки БІМКО прийняв їх більше 50. Серед них велику частину становлять рейсові чартери.

3. Договір чартеру (фрахтування) судна: поняття, визначення, порівняльний аналіз договору фрахтування та оренди

За договором чартеру (фрахтування) судна на певний час судновласник зобов'язується за обумовлену плату (фрахт) надати судно фрахтувальнику для перевезення пасажирів, вантажів та для інших цілей торговельного мореплавства на певний час. Надане фрахтувальнику судно може бути укомплектоване екіпажем (тайм-чартер) або не споряджене і не укомплектоване екіпажем (бербоут-чартер). Договір чартеру (фрахтування) судна на певний час повинен бути укладений у письмовій формі. Наявність і зміст договору чартеру (фрахтування) судна на певний час можуть бути доведені виключно письмовими доказами. У договорі чартеру (фрахтування) судна на певний час повинні бути вказані найменування сторін договору, назва судна, його технічні і експлуатаційні дані (вантажопідйомність, вантажомісткість, швидкість тощо), район плавання, мета фрахтування, розмір фрахту, термін дії договору, місце приймання і здавання судна. Фрахтувальник може в межах прав, що надаються йому за договором чартеру (фрахтування) судна на певний час, укласти від свого імені самостійний договір чартеру (фрахтування) судна з третьою особою. Укладання такого договору не звільняє фрахтувальника від виконання договору, укладеного ним з судновласником.

Судновласник зобов'язаний передати судно фрахтувальнику в стані, придатному для використання його з метою, передбаченою договором чартеру (фрахтування) судна на певний час. При фрахтуванні судна за тайм-чартером судновласник зобов'язаний, крім того, спорядити і укомплектувати судно екіпажем, а також підтримувати судно протягом терміну тайм-чартеру в морехідному стані, сплачувати його страхування і утримання судового екіпажу.

Фрахтувальник зобов'язаний здійснювати експлуатацію судна відповідно до умов фрахтування, визначених договором чартеру (фрахтування) судна на певний час. Якщо судно зафрахтоване для перевезення вантажів, фрахтувальник має право від свого імені укладати договори перевезення вантажів, підписувати чартери, видавати коносаменти та інші перевізні документи. Він несе відповідальність за зобов'язаннями, що випливають з цих документів, зокрема з коносаментів або інших перевізних документів. 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.

Фрахтувальник відповідає за збитки, викликані рятуванням, пошкодженням або загибеллю судна, якщо збитки сталися з його вини. Фрахтувальник сплачує судновласнику фрахт в порядку і терміни, передбачені договором чартеру (фрахтування) судна на певний час. Він звільняється від сплати фрахту і витрат щодо судна за час, протягом якого судно було непридатне для експлуатації внаслідок неморехідного стану, за винятком випадків, коли непридатність судна настала з вини фрахтувальника.

4. Види договору чартеру (фрахтування)

З точки зору комерційних умов розрізняють два види фрахтування: для виконання конкретної транспортної роботи та фрахтування на час. При фрахтуванні на конкретне перевезення в договорі встановлюються всі умови майбутнього рейсу. Судновласник виступає в якості перевізника. Він повністю зберігає контроль за роботою судна, несе комерційні ризики, пов'язані з ефективністю рейсу, відповідає за збереження вантажу. Укладаючи угоду, судновласник прогнозує свої витрати по виконанню перевезення (тривалість ходового і стояночного часу судна, портові витрати) і, виходячи з цього, погоджує ставку фрахту, яка повинна забезпечити йому очікуваний прибуток. Виділяють три найбільш часто використовуваних види фрахтування тоннажу для перевезення.

Фрахтування на рейс (voyage charter) є найбільш поширеним. Фрахтування судна здійснюється на перевезення будь-якого ванта-

жу з одного або декількох портів відправлення в один або кілька портів призначення в одному напрямку. Але іноді судно може бути зафрахтоване на круговий рейс, тобто і в зворотному напрямку. Таке фрахтування представляє для судновласника найбільший інтерес, оскільки воно забезпечує завантаження судна в зворотному напрямку і виключає перехід судна в баласті.

Фрахтування на послідовні рейси проводиться в тих випадках, коли до перевезення надається велика партія вантажу. При цьому може бути обумовлено кількість рейсів, яку повинно здійснити судно, або, період часу, протягом якого судно повинне виконувати послідовні рейси. Ці рейси повинні бути виконані один за іншим. Щоб уникнути баластних переходів у зворотному напрямку судновласник при згоді фрахтувальника обумовлює право при дотриманні в зворотному напрямку приймати до перевезення попутні вантажі різних вантажовідправників.

Фрахтування за генеральним контрактом застосовується для перевезення великої партії вантажу. Цей вид фрахтування відрізняється від фрахтування на послідовні рейси тим, що судновласник приймає на себе зобов'язання перевезти всю партію вантажу протягом обумовленого терміну, наприклад 200 тис. т руди перевезти упродовж 5 місяців. Найменування і кількість суден, якими буде перевозитися вантаж, не вказується, також не вказуються терміни подачі суден під навантаження. Але судновласник повинен забезпечити рівномірну подачу суден і за два, три тижні повідомити фрахтувальнику найменування, вантажопідйомність судна і час подачі його в порт навантаження. При фрахтуванні на час судновласник здає, а фрахтувальник бере внайми судно на якийсь певний термін, наприклад, на рік або на один або кілька послідовних рейсів між певними територіями.

5. Тайм-чартер: поняття, визначення, форма, сторони, суттєві умови

Договір фрахтування судна на час являє собою один із видів договору майнового найму (оренди) – оренди транспортного засобу з екіпажем. Сторонами договору тайм-чартеру є судновласник і фрахтувальник. Судновласником є власник судна або інша особа,

що експлуатує його на іншій законній підставі, зокрема на підставі права оренди, господарського відання, оперативного управління, довірчого управління тощо. Основним обов'язком судновласника за договором тайм-чартеру є надання судна фрахтувальнику. При цьому надання розуміється перш за все як передача фрахтувальнику права користування та права комерційної експлуатації судна від свого імені. Судно надається фрахтувальнику тимчасово, тобто на обумовлений термін, після закінчення якого фрахтувальник зобов'язаний повернути його судновласнику. Цей термін може виражатися у календарному періоді від декількох місяців до декількох років (іноді до 10–15 років) або в часі, необхідному для виконання одного або декількох рейсів. Зафрахтовані на час судна можуть використовуватися для перевезення як вантажів, так і пасажирів. 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 торгового мореплавання», під якими розуміються використання суден для розвідки та розробки мінеральних та інших неживих ресурсів морського дна і його надр, лоцманського і криголаманного проведення, рятувальних операцій та інших цілей. Можливість зафрахтувати судно для інших, ніж перевезення, цілей торгового мореплавання – одна з відмінностей тайм-чартеру від договору морського перевезення вантажу і, зокрема, від договору фрахтування судна на рейс. Експлуатація зафрахтованого на час судна може здійснюватися тільки з метою торговельного мореплавання. Судно за цим договором не може використовуватися як готель, склад, ресторан. Саме це відрізняє договір фрахтування судна на час від договору майнового найму. Другий обов'язок судновласника полягає у наданні ним фрахтувальнику послуг з управління судном і його технічної експлуатації. Надання таких послуг виходить за межі предмета оренди і зближує тайм-чартер із договорами про надання послуг, результати яких не мають матеріальної форми. У міжнародній практиці фрахтування суден на час фрахтувальник може анулювати договір і стягнути завдані йому збитки внаслідок неправильного опису судна за наявності однієї із трьох умов: 1) не-

правильний опис судна зачіпає дійсність договору і може призвести до позбавлення фрахтувальника прибутку значною мірою; 2) судновласник не може виконати вимогу про придатність або готовність судна до дати канцелінгу і тим самим усунути невідповідність між описом судна і його фактичним станом; 3) судновласник не може привести судно у стан, що відповідає його опису за договором, або відмовляється зробити це.

6. Бербоут-чартер: поняття, визначення, форма, сторони, суттєві умови

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 в бербоут-чартер судно використовується для перевезення вантажу – то і правомочність володіння вантажем на той час, протягом якого він знаходиться на судні, переходить до фрахтувальника. За бербоут-чартером судно надається фрахтувальнику як плавуча споруда, яка використовується з метою торговельного мореплавства. Тому таке судно має бути у мореплавному стані. У визначенні бербоут-чартеру вказується, що за цим договором надається не споряджене, тобто не забезпечене якими-небудь припасами, судно. Проте згідно з практикою торговельного мореплавства, а іноді й із законодавством деяких країн, наприклад французьким Законом від 18 червня 1966 р. «Про договори фрахтування та морських перевезень» (ст. 10), визнається, що за цим договором може бути передбачено надання неспорядженого або частково спорядженого судна. Так само, як і з тайм-чартером, при фрахтуванні судна в бербоут-чартер судновласник зобов'язується надати судно фрахтувальнику за обумовлену плату на певний строк. Отже, бербоут-чартер – це договір консенсуальний, відплатний, строковий. У правовому регулюванні певних відносин

за тайм-чартером і бербоут-чартером багато спільного. Але відмінності все ж наявні: і при укладанні тайм-чартеру, угода сторін про бербоут-чартер і про його умови повинна мати просту письмову форму незалежно від терміну дії договору. Для укладення бербоут-чартеру також використовують стандартні форми (проформи) договорів. Так, з 1974 р. по 1989 р. використовувалися стандартні проформи оренди морських суден без екіпажу «Barecon A» і «Barecon B», схвалені БІМКО. У 1989 р. БІМКО об'єднала ці дві проформи в одну стандартну проформу бербоут-чартеру – «Barecon 89», яка передбачає, окрім передачі судна в оренду, можливість його викупу фрахтувальником. У 2001 та 2017 роках БІМКО запровадила нові проформи бербоут-чартера «Barecon». Коло вимог, які пред'являються до морехідного стану судна, зафрахтованого в бербоут-чартер, є вужчим, ніж до судна, переданого фрахтувальнику у тайм-чартер. За бербоут-чартером від судновласника не можна, наприклад, вимагати заходів, щоб судно, яке передається фрахтувальнику, було укомплектовано екіпажем і споряджено. Тому обов'язок щодо приведення зафрахтованого в бербоут-чартер судна в морехідний стан обмежується прийняттям судновласником заходів щодо забезпечення придатності судна (його корпусу, двигуна та обладнання) для технічної експлуатації. Цей обов'язок судновласник повинен виконати до моменту передачі судна фрахтувальнику. Фрахтувальник зобов'язаний протягом терміну дії договору підтримувати судно у морехідному стані. У цьому полягає одна з відмінностей бербоут-чартеру від тайм-чартеру, де такий обов'язок несе судновласник. За умовами бербоут-чартеру комплектування екіпажу судна в усіх випадках здійснює фрахтувальник. Здійснюючи комплектування екіпажу, фрахтувальник має право вдатися до одного із двох способів. Якщо у договорі немає жодних застережень, фрахтувальник має право запросити на зафрахтоване судно екіпаж, який раніше на ньому не працював. Коли ж у бербоут-чартері обумовлено, що фрахтувальник на час дії договору зобов'язаний запросити колишній екіпаж або окремих його членів (капітана, старшого механіка або ін.), він повинен виконати цю умову і прийняти на службу моряків, які раніше входили до екіпажу судна.

Контрольні запитання для перевірки досягнення результатів навчання

1. Дайте визначення поняття «торговельне мореплавство».
2. Якими нормативно-правовими актами врегульовано процес укладання, форму, зміст тощо договору чартеру (фрахтування)? Назвіть проформи чартерів.
3. Чим розрізняються договори тайм-чартер та бербоут-чартер?

Тема 7. ТОРГОВЕЛЬНЕ МОРЕПЛАВСТВО: ПРАВОВИЙ РЕЖИМ (частина 2)

1. Морське перевезення вантажів та пасажирів:
2. Договір морського перевезення вантажу: поняття, визначення, сфера застосування, сторони, форма, суттєві умови.
3. Основні нормативно-правові акти щодо договору морського перевезення пасажирів.
4. Договір морського перевезення пасажирів: поняття, визначення, сфера застосування, сторони, форма, суттєві умови.

1. Морське перевезення вантажів та пасажирів

У процесі перевезення вантажів морем виникає комплекс відносин майнового характеру. У зв'язку із цим держави, зацікавлені в торговельному мореплаванні, приділяють пильну увагу розвитку національного морського права. Однак, відносини, що складаються при перевезенні вантажів морем, не можуть бути врегульованими тільки національним законодавством. Це призвело до появи правових норм, які спеціально регулюють цей вид міжнародних відносин. На теперішній час можна виокремити чотири правових режими, які регламентують перевезення вантажів морем, закріплених різними міжнародними договорами: 1) Міжнародною конвенцією про уніфікацію деяких правил про коносамент, підписаною 25 серпня 1924 р. в Брюсселі, відому як «Гаазькі правила»; 2) Протоколом про зміни

Міжнародної конвенції про уніфікацію деяких правил про коносамент, відомим у світі як «Гаазько-Вісбійські правила»; 3) Конвенцією ООН про морське перевезення вантажів, прийнятою в Гамбурзі в 1978 р., яка вступила в силу 1 січня 1992 р., оформила третій правовий режим у сфері морського перевезення вантажів (так звані «Гамбурзькі правила»); 4) крім зазначених правових документів, які створюють правові режими обмеження відповідальності судновласників, ООН підготувала такий документ – Конвенцію про договори повністю або частково морського міжнародного перевезення вантажів, яка отримала назву «Роттердамські правила», підписання якої відбулося у вересні 2009 р. Конвенція вступить у силу через рік із дати здачі на зберігання останньої ратифікаційної грамоти. Для вступу в силу необхідними є підписання або ратифікація Конвенції 20 державами.

2. Договір морського перевезення вантажу: поняття, визначення, сфера застосування, сторони, форма, суттєві умови

За договором морського перевезення вантажу перевізник або фрахтівник зобов'язується перевезти доручений йому відправником вантаж з порту відправлення в порт призначення і видати його уповноважений на одержання вантажу особі (одержувачу), а відправник або фрахтувальник зобов'язується сплатити за перевезення встановлену плату (фрахт). Фрахтувальником і фрахтівником визнаються особи, що уклали між собою договір фрахтування судна (чартер). Договір морського перевезення вантажу повинен 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 умови, зазначеної в пункті 1 цієї статті; 3) інші письмові докази. Після приймання вантажу до перевезення перевізник вантажу, капітан або агент перевізника зобов'язані видати відправнику коносамент, який є доказом прийому перевізником вантажу, зазначеного в коносаменті. 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.

3. Основні міжнародні документи, які регламентують перевезення пасажирів та їх багажу

Основними міжнародними документами, які регламентують перевезення пасажирів та їх багажу є: Міжнародна конвенція про уніфікацію деяких правил про перевезення пасажирів морем 1961 р., Міжнародна конвенція про уніфікацію деяких правил про перевезення багажу пасажирів морем 1967 р., Афінська конвенція про перевезення морем пасажирів та їх багажу 1974 р. та Протоколи 1976 та 1990 рр. до цієї Конвенції, Поправки до Афінської конвенції про перевезення морем пасажирів та їх багажу 2002 р. У 1961 р. у Брюсселі рядом держав було прийнято Міжнародну конвенцію про уніфікацію деяких правил про перевезення пасажирів морем. Основною метою Конвенції було законодавче закріплення відповідальності перевізника за заподіяння шкоди життю і здоров'ю пасажирів під час міжнародних морських перевезень. Відповідно до цієї Конвенції перевізник відповідав тільки за шкоду, заподіяну пасажиру з вини перевізника. Вина перевізника передбачалася у тому випадку, коли шкода заподіяна в результаті або у зв'язку з корабельною аварією, зіткненням, посадкою на мілину, вибухом чи пожежею, а в інших випадках доказування вини перевізника покладалося на особу, яка вимагала відшкодування шкоди. Розмір відповідальності перевізника було обмежено сумою в 250 000 умовних золотих франків на одного пасажирів, однак це обмеження не застосовувалося, якщо шкоду було завдано перевізником навмисно або він зробив це, усві-

домлюючи, що шкода, можливо, буде заподіяна, але самовпевнено сподівався їй запобігти. У 1967 р. було прийнято Міжнародну конвенцію про уніфікацію деяких правил про перевезення багажу пасажирів морем. Однак роздільне регулювання у різних конвенціях перевезення пасажирів та перевезення їх багажу, а також встановлені в обох конвенціях невисокі межі відповідальності перевізника призвели до того, що обидві вони не отримали широкого визнання з боку держав. Конвенція 1967 р. про багаж не набула чинності. На початку 70-х рр., щоб виправити складне становище, юридичний комітет ІМО підготував проєкт нової конвенції, яка поєднувала правила перевезення і пасажирів та їхнього багажу. Конвенцію було прийнято в Афінах у грудні 1974 р. і вона отримала назву «Афінська конвенція про перевезення морем пасажирів та їх багажу». Її дія поширюється на всі морські судна, крім суден на повітряній подушці, та застосовується до будь-якого міжнародного перевезення, якщо судно плаває під прапором держави, яка є стороною Конвенції або зареєстровано у тій державі, якщо договір перевезення укладено державою, яка є стороною Конвенції, або якщо така держава є місцем відправлення або призначення судна. Афінська конвенція регламентує переважно відповідальність перевізника за шкоду, завдану в результаті смерті пасажирів або нанесення йому тілесного ушкодження, а також у результаті втрати або пошкодження багажу. Ця Конвенція дещо підвищила і посилила відповідальність перевізника. Вона заснована на принципі провини, з якого не допускаються ніякі виключення, у тому числі і звільнення перевізника від відповідальності за небереження багажу, викликане «навігаційною помилкою», передбаченою Конвенцією 1967 р. Вина перевізника передбачається не тільки у випадках аварії судна, зіткнення суден, вибуху і пожежі, але й тоді, коли шкоду пасажирів заподіяно внаслідок недоліків судна або у зв'язку з ними. Межі відповідальності перевізника у випадку загибелі пасажирів або нанесення йому тілесного ушкодження збільшені до 700 000 умовних золотих франків на одного пасажирів. За втрату і пошкодження ручної поклажі він відповідає у розмірі до 12 500 таких франків, за втрату і пошкодження автомобіля разом

із багажем, що знаходився на ньому – до 50 000 франків, а за незбереження іншого багажу – до 18 000 франків. Афінська конвенція містить норми про терміни позовної давності, підсудність позовів до перевізника і деякі інші правила. У жовтні 2002 р. було схвалено поправки до Афінської конвенції, які після вступу в силу істотно підвищили відповідальність перевізника. Зокрема, встановлена сувора відповідальність за шкоду, заподіяну в результаті смерті пасажирів або нанесення йому тілесних ушкоджень, якщо така шкода заподіяна в результаті судового інциденту і не перевищує 250 тис. одиниць спеціальних прав запозичення (СПЗ).

4. Договір морського перевезення пасажирів: поняття, визначення, сфера застосування, сторони, форма, суттєві умови

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. 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. З договором 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. 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 зобов'язаний забезпечити схоронність валізи (сумки), особистих речей пасажирів (крім дорогоцінностей та грошей), які пасажир перевозить у відведеному місці. Перевізник не відповідає за втрату чи пошкодження грошей, цінних паперів, дорогоцінних

металів і виробів із них, коштовностей, прикрас, виробів мистецтва або інших цінностей, за винятком випадків, коли такі цінності були здані на збереження перевізнику, який погодився їх зберігати в безпечі. 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 або частково. Перевізник і пасажир можуть шляхом точно вираженої письмової угоди встановити більш високі межі відповідальності, ніж ті, що передбачені національним законодавством. Перевізник, працівник або агент перевізника не вправі скористатися межами відповідальності, якщо буде доведено, що збитку завдано внаслідок дій або упущень перевізника, працівника або агента перевізника, припущених або з наміром заподіяти цей збиток, або через самовпевненість з усвідомленням можливого заподіяння збитку. Договір морського перевезення багажу є додатковим, що впливає з договору морського перевезення пасажирів. Його укладення залежить від договору морського перевезення пасажирів. Обидва договори взаємопов'язані, і припинення договірних відносин з перевезення пасажирів тягне за собою припинення договору про морське перевезення багажу. Якщо договір перевезення пасажирів є консенсуальним, то договір перевезення багажу – це реальний договір. Із розвитком круїзного обслуговування пасажирів договір морського перевезення пасажирів ускладнюється перш за все за рахунок включення до нього умов, що стосуються сфери обслуговування. З'являються додаткові, що належать до сфери обслуговування, договори, які супроводжують договір морського перевезення пасажирів як самостійні угоди.

Контрольні запитання для перевірки досягнення результатів навчання

1. Назвіть правові режими, які регламентують перевезення вантажів морем.
2. Що таке розрахункова одиниця, яка застосовується для обмеження відповідальності при здійсненні морського перевезення вантажу?

3. Назвіть обов'язки перевізника при здійсненні перевезення вантажу відповідно до «Гамбурзьких правил».
4. Назвіть види пасажирських перевезень.
5. В яких випадках перевізник, працівник або агент перевізника не вправі скористатися межами відповідальності відповідно до положень Афінської конвенції 1974 року?

Тема 8. МОРСЬКІ ВИМОГИ: ПРАВОВИЙ РЕЖИМ

1. Морські вимоги:

1.1. Морські протести.

- 1.2. Обмеження відповідальності судновласника. Випадки, за яких обмеження відповідальності судновласника не допускається.

1.3. Морські іпотеки та застави.

1.4. Арешт морських суден.

2. Морське страхування:

2.1. Історія виникнення та становлення морського страхування.

2.2. Морське комерційне та некомерційне страхування.

2.3. Договір морського страхування: основні умови, форма, сторони, їхні права та обов'язки.

2.4. Морське взаємне страхування: поняття, визначення.

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

1. Морські вимоги:

1.1. Морські протести

У випадку, якщо під час плавання або стоянки судна мала місце подія, яка може стати підставою для пред'явлення до судновласника майнових вимог, капітан судна з метою забезпечення доказів повинен зробити заяву про морський протест. Морський протест є формою офіційного закріплення доказів відсутності вини капітана та екіпажу в можливому заподіянні шкоди вантажу або судну. Мор-

ський протест має на меті забезпечити, наскільки це можливо, повну інформацію щодо обставин події та причин, що викликали її, у тому числі, інформацію про збиток і про прийняті для запобігання або зменшення шкоди заходи. Морський протест є одним із видів письмових доказів, що підлягають оцінці судом або арбітражем. Суд або арбітраж оцінюють докази за своїм внутрішнім переконанням. Ніякі докази не мають для них заздалегідь встановленої сили. У зв'язку з цим морський протест є особливо важливим при розгляді вимог, що виникли в результаті подій, учасниками або свідками яких були, як правило, лише працівники судновласника (перевізника).

Морський протест є самостійним способом забезпечення доказів, який має такі особливості: при розгляді заяви про морський протест не проводиться огляд речових доказів і не призначається експертиза; сповіщення про час і місце забезпечення доказів сторонам та зацікавленим особам не подається; капітан і члени екіпажу судна не попереджаються про відповідальність за дачу завідомо неправдивих показань або за відмову або ухилення від дачі показань.

Пригода, що є підставою для пред'явлення до судновласника майнових вимог, може відбутися як під час плавання, так і при стоянці в порту. Більшість пригод, щодо яких виникає необхідність в оформленні морського протесту, відбувається під час плавання. Наприклад, втрата, ушкодження або затримка в доставці вантажу можуть відбутися внаслідок непереборної сили, небезпек або випадковостей на морі, заходів з рятування людського життя або майна, пожежі, військових дій, зіткнення суден, посадки на міліну тощо. У порту судно може бути затримано або заарештовано, вхід в порт заборонено у результаті карантину, блокади тощо. Найбільш часто заява про морський протест робиться при перевезенні вантажу. Значення морського протесту в цих випадках пов'язане з тим, що відповідно до чинного законодавства України тягар доведення того, що втрата, пошкодження або прострочення в доставці сталися не з вини перевізника, лежить на ньому самому. Роблячи заяву про морський протест, перевізник тим самим переносить на позивача тягар доведення вини перевізника за втрату, пошкодження або прострочення

у доставці. Однак морський протест не переносить на одержувача вантажу тягар доведення вини перевізника за втрату вантажу, якщо він не містить вказівок на ймовірність настання конкретних несприятливих наслідків, які стали предметом спору.

Найбільш важливими обставинами, за наявності яких необхідно заявити морський протест, є: несприятливий стан погоди і моря, які могли завдати шкоди вантажу; неможливість провітрювання вантажу в рейсі через поганий стан погоди; прийняття вантажу в стані, що викликає сумнів у його збереженні під час перевезення (морський протест у цьому випадку буде мати силу, якщо в коносаменті зроблені застереження про стан прийнятого вантажу); порушення умов договору морського перевезення відправником (відмова від завантаження вантажу, простій судна тощо), одержувачем (відмова від прийняття вантажу, відмова від сплати фрахту тощо); дії або розпорядження влади; військові дії, страйки, якщо в результаті було заподіяно збиток вантажу або судну; надання допомоги та рятування, якщо діями з надання допомоги та рятування був заподіяний збиток вантажу або є підстави припускати, що збитки завдані; загальна аварія; будь-яка пригода (зіткнення, навал на берегові споруди та ін.), в результаті якої пошкоджені або є підстави припускати, що пошкоджені будь-які об'єкти; забруднення моря нафтопродуктами та іншими шкідливими речовинами за обставин, що свідчать про невинність судна у даному аварійному випадку (ушкодження корпусу судна внаслідок непереборної сили, зіткнення з вини іншого судна, приховані дефекти судна тощо).

1.2. Обмеження відповідальності судновласника. Випадки, за яких обмеження відповідальності судновласника не допускається.

Обмеження відповідальності – інститут, притаманний лише морському та повітряному праву. Суть обмеження відповідальності судновласника полягає в тому, що в ряді випадків за матеріальний збиток, заподіяний іншим особам (власникам суден, вантажів, портових споруд, навігаційного огороження тощо), власник судна відповідає лише у межах, установлених законом, навіть якщо дійсний

збиток був значно вищим за ці межі. Правила про обмеження відповідальності містяться у всіх національних законодавствах і в ряді міжнародних конвенцій, наприклад, у брюссельських конвенціях про обмеження відповідальності власників морських суден 1924 і 1957 рр. тощо. До причин, що спонукають національні законодавства зберігати інститут обмеження відповідальності, можна було б віднести такі: підвищений ризик мореплавства та зацікавленість держав у розвитку торгового судноплавства; підтримання сформованого рівня страхових ставок; превентивний характер обмеження відповідальності, що спонукає судновласників до забезпечення судна у мореплавному стані; можливість виникнення величезних збитків при експлуатації сучасних суден і прагнення держав максимально перерозподілити ці збитки серед всіх учасників торгового мореплавства тощо. Обмеження відповідальності судновласника є виключенням із принципу повного відшкодування шкоди, тому зазвичай національні законодавства зазначають дві групи вимог, за якими таке обмеження допускається незалежно від їх правової природи: 1) заподіяння смерті або ушкодження здоров'я особі, яка знаходилася на судні, чи втрата або заподіяння шкоди майну, що знаходилося на судні; 2) заподіяння у зв'язку з плаванням або експлуатацією судна шкоди особам або майну, що не знаходилися на судні. Також є винятки, коли обмеження відповідальності не застосовується. Це стосується вимог щодо: 1) викликаних рятуванням або про внесок, пов'язаний із загальною аварією; 2) членів екіпажу та інших працівників судновласника, обов'язки яких пов'язані із судном, а також їх спадкоємців або громадян, що знаходяться на їх утриманні, якщо за законодавством, яке регулює відносини цих осіб із судновласником, його відповідальність за цими вимогами не може бути обмежена або вона перевищує межі обмеження відповідальності; 3) пов'язаних із підняттям або видаленням затонулого майна; 4) відшкодування збитків від забруднення нафтою або іншими речовинами, шкідливими для здоров'я людей або живих ресурсів моря, коли до відповідальності за цю шкоду застосовуються інші правила; 5) відшкодування ядерної шкоди, коли до відповідальності за цю шкоду застосовуються інші правила.

1.3. Морські іпотеки та застави

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 – застава 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. В Україні режим нерухомого майна поширено також на морські судна та на судна внутрішнього плавання. Іпотека судна встановлюється з метою забезпечення грошового зобов'язання договором власника судна і кредитора з наступною її реєстрацією.

Підставою виникнення іпотеки є договір. За договором будь-яке судно 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. 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.

1.4. Арешт морських суден

Одним із перших міжнародно-правових актів, які стосуються арешту суден, є Міжнародна Конвенція про уніфікацію деяких правил, що стосуються арешту морських суден, прийнята у Брюсселі

в 1952 р. Вона набула чинності 24 лютого 1956 р., і на теперішній час її учасниками є понад 50 держав. Україна приєдналася до цієї Конвенції. Згідно з п. 2 ст. 1 Конвенції про арешт суден 1952 р. «арешт» означає затримання судна, що здійснюється в порядку судового провадження для забезпечення морської вимоги, але не включає затримання судна для виконання судового рішення. Так, судно, яке плаває 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.

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; 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; буксирування; лоцманська проводка; 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 дисбурсментські витрати, включаючи дисбурсментські витрати, зроблені відправниками вантажу, фрахтівниками 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.

2. Морське страхування:

2.1. Історія виникнення та становлення морського страхування

Торговельне мореплавство пов'язане із досить значним ризиком. Майно судновласників та вантажовласників піддається серйозній небезпеці пошкодження і загибелі, викликаних явищами стихійного характеру, недосконалістю суднобудівної та приладобудівної техніки, людського фактору, а також різного роду пригод на морі. Збитки учасників торговельного мореплавства можуть бути дуже великими. При цьому збитки судновласників є можливими 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 є можливими у випадку будь-якої події із судном, а також при пошкодженні або втраті вантажу з вини перевізника. Необхідність відшкодування збитків винною особою міститься практично у всіх законодавчих актах різних країн. У той же час існує небезпека невідшкодування збитків. Взаємодія цих обставин і викликала появу 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 так. 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). 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 є незначними і покриваються в результаті при виникненні збитків у кожного з них.

2.2. Морське комерційне та некомерційне страхування

Морське страхування здійснюється у двох організаційних формах: договірне страхування – за цієї форми страхування між страхувальником та страховою організацією (страховиком) укладається договір страхування, за яким страховик за визначену винагороду (страхова премія) 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 розкладання збитків між усіма страхувальниками.

2.3. Договір морського страхування: основні умови, форма, сторони, їхні права та обов'язки

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. Сторонами договору морського страхування є страховик і страхувальник. 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 судновласника і перевізника, а також ризик, взятий на себе страховиком (перестраховування). 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 судновласник (наприклад, морське пароплавство, 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 страхової практики. 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.

2.4. 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 приймаються на договірне страхування, 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.. Ця країна зберігає домінуюче становище у галузі страхування відповідальності судновласників. Більшість клубів створено і продовжує функціонувати у цій країні. Клуби P&I є в Норвегії, Швеції, США та Японії. На теперішній час у світі налічується близько 70 клубів взаємного страхування. З них 12 найбільших клубів входять до міжнародної групи клубів взаємного страхування – International Group of P&I Clubs. Вартість страхового захисту у цих 12 клубах є дорожчою, ніж в інших. У більшості країн клуби взаємного страхування мають суто національний характер, тобто в них приймаються тільки судновласники даної країни. На відміну від цього, в Англії клуби мають інтернаціональний характер, деякі з них об'єднують судновласників 50–70 країн.

Організаційна структура клубів P&I не є складною. Судновласники, які є учасниками асоціації, обирають зі своїх рядів Раду директорів, яка зазвичай доручає практичне ведення справ клубу приватній фірмі, що має досвідчених службовців, 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. Страховий фонд клубів P&I складається з 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 розподіляються наступним чином: одна частина (більша) внесків призначена на покриття збитків членів клубу, інша – на покриття адміністративних витрат. Розмір внесків встановлюється Радою директорів і залежить від брутто-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 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 авторитетними 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 що).

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

The United Kingdom Mutual Steamship Assurance Association Limited (Bermuda), більш відомий за назвою UK P&I club, є на сьогоднішній день крупнішим 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 $\frac{1}{5}$ всього світово-

го 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 плinom 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). Шляхом заяви судна/флоту судновласником/фрахтувальником на страхування до клубу. Якщо судна/флот судновласника/фрахтувальника застраховані в іншого страховика, що перестраховує їх у клубі. Для страховика, що бажає вступити до угоди про перестраховування із клубом. Для всіх трьох випадків вступ до клубу нового члена відбувається шляхом заяви суден на страхування або перестраховування та подання відповідної заяви про вступ. Після підтвердження наміру стати членом клубу бажаючі, 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, саме 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 кредиторами 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.

The 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 заснування цього Р&І 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 пропонувати 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 NorthStandard Limited

Цей клуб відноситься до числа найстарших британських клубів. Роком його заснування 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. Клуб заснував на Бермудських островах P&I клуб з аналогічною назвою – The North of England Mutual Insurance Association (Bermuda) Ltd., за допомогою якого довгий час здійснювалася перестраховальна та інвестиційна політика клубу. Відповідно до правил, судновласник, що ставав членом англійського клубу North of England, автоматично ставав членом бермудського клубу North of England на підставі перестраховальної угоди між цими клубами. Управління діяльністю клубу є аналогічним всім розглянутим вище. У лютому 2023 року відбулося злиття клубу North of England з Standard Club та він отримав нове офіційне найменування The NorthStandard Limited.

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, Р&І 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, залучаючи до неї не тільки невеликі та спеціалізовані судна, переважно британського походження, а 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 «Арі» (strong). Управління клубом здійснюється 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. 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 прогно-

зованих 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 вигляді 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. Назвіть міжнародні угоди у сфері арештів суден, а також морських застав та іпотек, до яких приєдналася Україна.
2. Визначте проблеми, пов'язані із застосуванням міжнародних угод у сфері арештів суден, а також морських застав та іпотек, до яких приєдналася Україна.
3. Охарактеризуйте практику арештів морських суден в Україні.
4. Дослідіть історію становлення морського страхування, розробіть періодизацію.
5. Якими є перспективи становлення вітчизняних суб'єктів взаємного страхування відповідальності судновласників?
6. Як організований зв'язок між капітанами суден та кореспондентами клубів взаємного страхування?

Тема 9. МОРСЬКЕ ПРАВО: ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ

1. Поняття трансшипменту.
2. Правове забезпечення здійснення трансшипменту в Україні.
3. Нові виклики та загрози, спричинені тимчасовою окупацією частини території України, та широкомасштабним російським вторгненням 2022 року.
4. Тенденції розвитку морського законодавства в умовах COVID-19.

1. Поняття траншшипменту

У теперішній практиці судноплавства та оформлення вантажів, що перевозяться морем в контейнерах, поняття «траншшипмент» (англ. Transshipment – перевалка) має декілька значень: в лінійному судноплавстві воно означає умову коносамента, відповідно до якої перевізник може в будь-який час та з будь-якої причини вивантажити вантаж з судна або будь-яку його частину, складувати його на березі, перевантажити на інше судно, залишаючись при цьому відповідальним за виконання договору перед власником вантажа; особливий режим перевалки контейнерів, за якого вони не залишають територію порту, а за спрощеної форми їх митного оформлення перевантажуються з одного судна на інше та відходять до порту призначення. Тобто траншшипмент – це спрощена схема оформлення транзиту контейнерних вантажів, що не виходять за межі пункту пропуску або зони митного контролю, у сполученні «море-море» або «ріка-море». Процедура обробки вантажів у режимі траншшипменту використовується у світовій практиці вже протягом доволі тривалого періоду часу і стосується вантажів, що переміщуються тільки із застосуванням контейнерів. Однак, основною ознакою, що визначає зміст поняття «траншшипмент» є не стільки особливість використання засобів транспортного устаткування, скільки специфіка реалізації митних операцій щодо їх оформлення. Усталеного визначення поняття «траншшипмент» на теперішній час не розроблено. Його не містять ні міжнародні, ні чинні національні нормативно-правові акти. «Траншшипмент» можна визначити як операцію з перевантаження вантажів у контейнерах під час морського або річкового перевезення з полегшеним режимом митного оформлення з метою відправлення до пункту призначення.

2. Правове забезпечення здійснення траншшипменту в Україні

Внаслідок прогалин нормативної бази з проходженням контейнерних вантажів в українських портах за останні роки виникає дуже багато проблем, через що вантажопотоки надходять до портів

інших країн. Законодавчо режим траншшипменту було врегульовано у 2010 р. з прийняттям Закону України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо спрощення митного оформлення транзитних вантажів», відповідно до якого, було внесено зміни до Закону України від 20 жовтня 1999 р. «Про транзит вантажів». Так, зокрема, передбачалося, що «Декларування транзитних вантажів, що переміщуються морським і річковим транспортом, відповідно до вимог законодавства України здійснюється за поданням митним органам коносаменту (BILL of Lading) та вантажної митної декларації. На товари (крім підакцизних), що переміщуються транзитом морським і річковим транспортом у контейнерах та під час зберігання залишаються в межах одного пункту пропуску чи зони митного контролю морського порту, вантажна митна декларація не подається. Ці зміни в митному законодавстві України були підтримані усіма учасниками операцій з транзиту вантажів: відправниками та одержувачами – у зв'язку із спрощенням митного контролю та оформлення при перевалці вантажу з багатовантажних суден на фідерний флот та прискоренням його доставки до одержувача; портами – у зв'язку з підвищенням росту переміщення транзитних товарів, митними службами морських портів – у зв'язку із зменшенням їх навантаження. Проте, задля розвитку траншшипменту у портах України є потреба у впровадженні низки організаційно-правових заходів.

3. Нові виклики та загрози, спричинені тимчасовою окупацією частини територій України, та широкомасштабним російським вторгненням 2022 року

Держава-окупант після анексії Криму розглядає територіальне море та внутрішні води Чорного моря навколо Криму як власну територію, а ВМЕЗ та континентальний шельф навколо Криму – як власні. Подібність розуміння територіального моря та внутрішніх вод у законодавстві обох сторін конфлікту (ст. ст. 5, 6 Закону України «Про державний кордон України» від 4 листопада 1991 р. № 1777-ХІІ, ст. ст. 1, 2 Федерального закону РФ «Про внутрішні морські води, територіальне море та прилеглу зону РФ» від 31 липня 1998 р.

№ 155-ФЗ), що ґрунтується на вимогах Конвенції ООН з морського права 1982 р., дозволяють цим державам дзеркально тлумачити ці простори в однакових межах: Росією як власні, а Україною – як окуповані. Згідно з федеральним законодавством РФ про анексію Криму держава-агресор вважає власним кордоном «кордон Республіки Крим на суші, сумісний з територією України» та вказує, що «розмежування морських просторів Чорного та Азовського морів здійснюється на підставі міжнародних договорів РФ, норм і принципів міжнародного права». Зважаючи, що на момент анексії Криму РФ окупувала не лише територію АРК та м. Севастополя, але й окремі території Херсонської області, її бачення як власної сухопутної межі, так і розмежування внутрішніх вод Сивашу та Азовського моря залишається відкритим та документально невизначеним. Тим більше, враховуючи відсутність будь-яких офіційних заяв і неможливість ведення офіційного переговорного процесу, є абсолютно відкритим бачення з точки зору агресора меж «власних» ВМЕЗ і континентального шельфу навколо Криму, а також меж «територіального моря РФ» у Каркинитській затоці Чорного моря.

В умовах домінування Чорноморського флоту РФ у відповідній акваторії та видобування захопленими окупантами структурами ДАТ «Чорноморнафтогаз» сировини на ділянках шельфу, що розташовані значно ближче до узбережжя материкової України, ніж до Криму, без жодних публічних пояснень цих процесів свідчить про можливість заяви окупанта про належність йому будь-якої частини ВМЕЗ України за власним бажанням і, навпаки, можливість заявити про неналежність собі цієї акваторії за певних умов (забруднення середовища, ворожі дії проти мирного судноплавства або іншої діяльності третіх держав тощо). Наприкінці лютого 2022 року у морських портах України заблокованими опинилося майже 100 суден під іноземними прапорами та екіпажами, сформованими з іноземних громадян. Деякі з суден зазнали пошкоджень, деякі – затонули. Початок роботи «зернового коридору» дозволив розблокувати судна та екіпажі. «Зернова угода» (або, за офіційною назвою, – «Ініціатива

щодо безпечного транспортування зерна та продуктів харчування з українських портів»), укладена Україною, Туреччиною та ООН та окремо РФ, Туреччиною і ООН у Стамбулі 22 липня 2022 р., дозволила торговельним та вантажним суднам безперешкодно виходити з українських портів і доставляти аграрну продукцію до різних кутків світу. «Ініціатива» визначила, що контроль за портами Одеса, Чорноморськ і Південний цілковито залишається за українською стороною. Досягнута угода передбачала: утворення гуманітарного коридору для аграрних вантажів та добрив, включаючи аміак, що експортуються з портів Одеси, Чорноморська та «Південного». У липні 2023 р. РФ заявила про зупинку дії «зернової угоди» та оголосила про відкликання гарантій безпеки судноплавства в рамках Чорноморської зернової ініціативи. Після завершення дії Ініціативи щодо безпечного транспортування зерна та продуктів харчування з українських портів було організовано функціонування нового гуманітарного коридору.

4. Тенденції розвитку морського законодавства в умовах COVID-19

Пандемія COVID-19 вчинила значний вплив на практично усі сфери діяльності людей у більшості країн світу. І однією з перших галузей, що опинилася у зоні підвищеного ризику, стало мореплавство. Першими пересувними карантинними зонами стали великі круїзні лайнери з тисячами осіб на борту. Заборони на вхід до портів, карантинні вимоги, необхідність дезінфекції суден, захворюваність та смертність через COVID-19 стали реальністю для морської галузі у 2020 році. Новий коронавірус став причиною надзвичайних ситуацій у провідних державах портів, зажадавши швидких та ефективних дій з недопущення нових заражень. Заходи, до яких вдавалися держави, є стандартними протоколами з контролю суден при заходженні до портів, єдиним аспектом, що потребував підвищеної уваги – загрозливий механізм поширення вірусу та необхідність забезпечити ізоляцію хворих та тих, у кого були підозри на інфіку-

вання. Крім того, дуже важливим стало забезпечення ефективного та реального контролю. Кращі практики портів було узагальнено у Керівництві для портів в умовах COVID-19, що видані за сприяння Програми стабільного розвитку портів (World Port Sustainability Program).

**Контрольні запитання для перевірки
досягнення результатів навчання**

1. Надайте визначення поняттю «траншшипмент».
2. Якими є особливості митних процедур у портах за умов режиму траншшипменту?
3. Проаналізуйте генезу впровадження траншшипменту у найбільших портах світу.
4. Які додаткові протоколи забезпечення епідеміологічної безпеки були запроваджені у зв'язку з пандемією COVID-19?

БАНК ТЕСТІВ ДЛЯ САМОКОНТРОЛЮ ЗДОБУВАЧІВ ВИЩОЇ ОСВІТИ ЗА ТЕМАМИ ЛЕКЦІЙ

До Теми 1 «Міжнародне морське право: загальна характеристика»

1. Яким є значення Світового океану для економічного розвитку прибережних країн?

1. Не має жодного значення.
2. Економічне.
3. Екологічне.
4. Інша відповідь

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

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

3. Якими є види використання просторів Світового океану?

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

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

1. Так
2. Ні

5. Чи є морське право самостійною галуззю права?

1. Так
2. Ні
3. Інша відповідь

До Теми 2 «Морські простори: міжнародно-правовий статус і міжнародно-правовий режим»

1. *«Територіальне море» це:*

1. Частина просторів відкритого моря.
2. Частина просторів Світового океану, що перебувають за межами територіальних вод прибережної держави.

3. Частина просторів Світового океану, що перебувають за межами архіпелажних вод держави-архіпелагу та прилягають до них.

4. Частина просторів Світового океану, що перебувають за межами внутрішніх вод прибережної держави та прилягають до них.

5. Найбільш правильна та повна відповідь (Ваша думка).

2. *Зовнішня межа «територіального моря» проходить:*

1. На відстані 12 морських миль від узбережжя, що входить до складу державної території держави-архіпелагу.

2. На відстані 12 морських миль від прямих вихідних ліній, використовуваних для відліку ширини територіального моря.

3. На відстані 12 морських миль від нормальних вихідних ліній, використовуваних для відліку ширини територіального моря.

4. На відстані не далі 12 морських миль від зовнішньої границі внутрішніх вод прибережної держави.

5. Найбільш правильна та повна відповідь (Ваша думка).

3. *Суверенітет прибережної держави поширюється:*

1. На сухопутну частину її державної території.

2. На водну частину її державної території.

3. На її «територіальне море».

4. На її «внутрішні води».

5. Найбільш правильна та повна відповідь (Ваша думка).

4. *Правовий статус (А) і правовий режим (Б) «територіального моря» і «внутрішніх вод»:*

1. (А) і (Б) різні.

2. (А) і (Б) однакові.

3. (А) – різний, (Б) – однакові.

4. (А) – однаковий, (Б) – різні.

5. Найбільш правильна та повна відповідь (Ваша думка).

5. *Зовнішня межа «територіального моря» є державним кордоном прибережної держави:*

1. Так, завжди.
2. Ні, ніколи.
3. Іноді – так, іноді – ні.
4. Так, завжди, якщо прибережна держава це не держава-архіпелаг.
5. Найбільш правильна та повна відповідь (Ваша думка).

**До Тем 3–4 «Морська діяльність:
міжнародно-правовий режим»**

1. Морська діяльність – це

1. Торговельне мореплавство
2. Військово-морська діяльність
3. Найбільш правильна і повна відповідь

2. Якими нормами Конвенції ООН з морського права 1982 року встановлені вимоги щодо забезпечення безпеки мореплавства?

1. Щодо реєстрації суден
2. Щодо морських наукових досліджень
3. Щодо режиму континентального шельфу
4. Щодо охорони морського середовища

2. Якими є основні групи правил забезпечення безпеки мореплавства?

1. Етичні
2. Технічні
3. Експлуатаційні
4. Конструкторські
5. Навігаційні

4. Міжнародна конвенція з охорони людського життя на морі 1974 р. регулює:

1. Технічні вимоги до суден
2. Кваліфікаційні вимоги до екіпажу
3. Сигнали та вогні на морі
4. Правила маневрування

5. STCW регулює:

1. Технічні вимоги до суден
2. Кваліфікаційні вимоги до екіпажу
3. Сигнали та вогні на морі
4. Правила маневрування

До Тем 5 «Врегулювання спорів, пов'язаних з тлумаченням і застосуванням Конвенції Організації Об'єднаних Націй з морського права 1982 року»

1. Спеціальний арбітраж формується

1. зі списку експертів, складеного за кожною категорією спорів, розглянутих судом.

2. зі списку представників держав

3. із загальновизнаних авторитетів в юридичних, наукових і технічних аспектах спору та користуються найвищою репутацією слухних і чесних людей

4. з суддів за посадою кожної держави-учасниці Конвенції ООН з морського права 1982 року.

2. Спеціальний арбітраж має право провадити

1. розслідування,

2. встановлювати факти, що мають відношення до: 1) рибальства, 2) захисту морського середовища, 3) наукових досліджень або 4) судноплавства

3. встановлювати факти, що мають відношення до: 1) зведення штучних установок, 2) захисту морського середовища, 3) розмежування морських просторів або 4) судноплавства

3. Інституційний арбітраж характеризується наступними ознаками:

1. є постійно діючим;

2. є відкритим арбітражем, тобто таким, куди можуть звернутися будь-які сторони за їхньою угодою;

3. може бути закритим арбітражем, куди можуть звернутися тільки члени відповідних організацій, що створили або заснували такий суд. (Як правило, засновниками закритих третейських судів

інституційного характеру є міжнародні торговельні палати, міжнародні біржі, різні міжнародні асоціації і т.ін.);

4. наявність списку арбітрів, або третейських суддів, внесених до особливого списку, що складається на певний період часу керівним органом тієї організації, яка заснувала третейський суд.

**До тем 6–7 «Торговельне мореплавство:
правовий режим»**

1. «BALTIME39»: кому і ким виплачується брокерська комісія:

1. Фірмі, що зазначена в Боксі 1; Судновласником.

2. Фірмі, що зазначена в Боксі 25; Судновласником.

3. Фірмі, що зазначена в Боксі 1; Судновласником та / або Фрахтувальником.

4. Фірмі, що зазначена в Боксі 25; Судновласником та / або Фрахтувальником.

5. Найбільш правильна і повна відповідь –; у зв'язку з тим, що – (Ваша версія).

2. «BALTIME39»: брокерська комісія виплачується за ставкою, зазначеною в Боксі 25:

1. Від усієї суми орендної плати.

2. Від усіх сум виплаченої орендної плати.

3. Не меншої суми, яка необхідна для покриття витрат брокера і його розумної винагороди.

4. Не більше суми, що становить розмір комісії від суми орендної плати за рік.

5. Найбільш правильна і повна відповідь –; у зв'язку з тим, що – ... (Ваша версія).

3. «BARECON89»: порт (а) або місце (б) зачі судна визначаються:

1. Фрахтувальником (а).

2. Фрахтувальником (б).

3. Фрахтувальником (а) і (б).

4. Фрахтувальником (а) або (б).

5. Найбільш правильна і повна відповідь –; у зв'язку з тим, що – ... (Ваша версія).

4. КТМУ: доказом наявності та змісту договору морського перевезення вантажу є:

1. Чартер.
2. Коносамент.
3. Букінг-нот.
4. Берс-нот.

5. Найбільш правильна і повна відповідь –; у зв'язку з тим, що – (Ваша версія).

5. Межі, якими може обмежуватися відповідальність судновласника, визначаються:

1. В розрахункових одиницях.
2. В одиницях СПЗ.
3. В одиницях SDR.
4. В одиницях місткості.

5. Найбільш правильна і повна відповідь –; у зв'язку з тим, що – (Ваша версія).

6. Межі, якими може обмежуватися відповідальність судновласника, визначаються:

1. В розрахункових одиницях.
2. В одиницях СПЗ.
3. В одиницях SDR.
4. В одиницях місткості.

5. Найбільш правильна і повна відповідь –; у зв'язку з тим, що – (Ваша версія).

7. Страхування від нещасного випадку пасажирів судна здійснюється за рахунок:

1. Перевізника.
2. Пасажирів.
3. Профспілкової організації судна.
4. Міжнародної профспілкової організації працівників транспорту.

5. Найбільш правильна і повна відповідь –; у зв'язку з тим, що – (Ваша версія).

До Теми 8 «Морські вимоги: правовий режим»

1. У заяві про морський протест має бути викладено

1. обставини події

2. вказано конкретні заходи, які робилися для відвернення шкоди або її зменшення.

3. події, що стали причиною шкоди

4. загальний опис вжитих заходів

2. Заява про морський протест має містити такі відомості:

1. найменування судна та його прапор;

2. прізвище капітана;

3. найменування судновласника;

4. відправлення й призначення;

5. інформацію про мореплавний стан судна;

6. найменування вантажу, обставини завантаження (розміщення, кріплення);

7. інформацію про рейси;

8. заходи, що вживалися екіпажем під час рейсу для забезпечення схоронності вантажу.

3. Об'єктом морського страхування може бути:

1. Загальна аварія.

2. Окрема аварія.

3. Будь-який майновий інтерес.

4. Будь-який інтерес, пов'язаний з торговельним мореплаванням.

5. Найбільш правильна і повна відповідь —; у зв'язку з тим, що — (Ваша версія).

4. Страховик має право відмовитися від договору, якщо:

1. Страхувальник не повідомив відомості, які попросив Страховик.

2. Страхувальник не повідомив відомості, які йому відомі.

3. Страхувальник не повідомив відомості, які повинні бути йому відомі.

4. Страхувальник не повідомив відомості, які повинні бути відомі Страховику.

5. Найбільш правильна і повна відповідь –; у зв'язку з тим, що – (Ваша версія).

5. *Угоду про обмеження відповідальності судновласника може бути визнано недійсною:*

1. Так, якщо це судновласник українського судна.

2. Ні, якщо це судновласник українського судна.

3. Так, якщо це судновласник іноземного судна.

4. Ні, якщо це судновласник іноземного судна.

5. Найбільш правильна і повна відповідь –; у зв'язку з тим, що – (Ваша версія).

ПЛАНІ ПРАКТИЧНИХ ЗАНЯТЬ

ЗАНЯТТЯ № 1

Тема: МІЖНАРОДНЕ МОРСЬКЕ ПРАВО: ЗАГАЛЬНА ХАРАКТЕРИСТИКА

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. Аверочкіна, Д. О. Нікіша. О.: Фенікс, 2012. С. 107–525. <http://surl.li/pomba>
3. Кодекс торговельного мореплавства України, 1995. <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/176/95-вр#Text>
4. Про міжнародне приватне право: Закон України від 23.06.2005 р. <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2709-15#Text>
5. Про внесення змін до Морської доктрини України на період до 2035 року: постанова Кабінету Міністрів України від 18.12.2018 р. № 1108. <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1108-2018-п#Text>

спеціальна література:

6. 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.
7. Аверочкіна Т. В. До питання про суверенні права держав у морських просторах. *Правове життя сучасної України: у 2 т.: матеріали Міжнар. наук.-практ. конф. (м. Одеса, 17 трав. 2019 р.)* / відп. ред. Г. О. Ульянова. О.: Видав. дім «Гельветика», 2019. Т. 1. С. 467–470. <https://cutt.ly/fwZR73Xz>

8. Аверочкіна Т.В. Морське судноплавство у досягненні глобальних цілей сталого розвитку ООН. *Європейські орієнтири розвитку України в умовах війни та глобальних викликів XXI століття: синергія наукових, освітніх та технологічних рішень*: матеріали Міжнар. наук.-практ. конф (м. Одеса, 19 трав. 2023 р.). Т. 2. О., Видав. дім «Гельветика», 2023. С. 99–102. <http://surl.li/plgyb>

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. О.: Видав. дім «Гельветика», 2020. Т. 2. С. 127–130. <http://surl.li/plcflh>

10. Аверочкіна Т.В. Юрисдикція України в прибережних водах: адміністративно-правовий вимір: монографія. О.: Видав. дім «Гельветика», 2018. 466 с. <http://dspace.onua.edu.ua/handle/11300/10314>

11. Аверочкіна Т.В., Гаверський В.В. Морське право: навч.-метод. посібн. О.: Фенікс, 2021. 162 с. <http://dspace.onua.edu.ua/handle/11300/27159>

12. 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.

13. Жорник І.В. Приватноправові відносини, ускладнені іноземним елементом в торговельному мореплавстві. *Науковий вісник Ужгородського національного університету. Серія «Право»*. 2012. Вип. 19. Т. 4. С. 213–216.

14. Короткий Т.Р. Міжнародне морське право в космічну еру: право та екологія. *Актуальні проблеми політики*. 2019. Вип. 64. С. 210–222.

15. Кузнецов С.О., Аверочкіна Т.В. Морське право: підруч. О.: Фенікс, 2011. 382 с. <http://surl.li/pombw>

16. 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>

17. Кузнєцов 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>

18. Кузнєцов 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.

19. 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

20. Anechitoae, C. (2023). Codification of the law of the sea. *Technium Social Sciences Journal*, 52, 152–157. <https://doi.org/10.47577/tssj.v52i1.10320>

21. 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>

22. Kuznietsov, S., Vladyshevska V., & Kuznetsov, S. (2023). Coastal Regions of Ukraine: Governance Transformation amid the Russian Invasion. *Lex Portus*, 9(1), 37–49. <https://doi.org/10.26886/2524-101X.9.1.2023.3>

23. Papanicopolulu, I. (2023). The Law of the Sea in Past Scholarship. *The International Journal of Marine and Coastal Law*, 1–21. <https://doi.org/10.1163/15718085-bja10144>

Питання заняття

1. Етапи кодифікації та розвитку міжнародного морського права.
2. Поняття міжнародного морського права та його місце у системі правових наук.
3. Предмет міжнародного морського права.
4. Основні принципи міжнародного морського права.
5. Джерела міжнародного морського права.

Завдання для поточного контролю знань і вмінь

1. Здійсніть дослідження розвитку морського права стародавніх часів, Середньовіччя на Нового часу. Виявіть закономірності їх розвитку.
2. Надайте характеристику принципам міжнародного приватного морського права.
3. Визначте місце звичаю у системі джерел міжнародного морського права.
4. Охарактеризуйте предмет міжнародного приватного морського права.

ЗАНЯТТЯ № 2

Тема: МОРСЬКІ ПРОСТОРИ: МІЖНАРОДНО-ПРАВОВИЙ СТАТУС І МІЖНАРОДНО-ПРАВОВИЙ РЕЖИМ (частина 1)

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. <http://surl.li/pomba>
3. Про виключну (морську) економічну зону України: Закон України від 16 травня 1995 р. <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/162/95-вр#Text>
4. Про державний кордон України: Закон України від 4 листопада 1991 р. <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1777-12#Text>
5. Про прилеглу зону України: Закон України від 6 грудня 2018 р. <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2641-19#Text>
6. Порядок відкриття та закриття морських портів, затверджений постановою Кабінету Міністрів України від 11 липня 2013 р. № 495. <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/495-2013-п#Text>

7. 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. <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/529-96-p#Text>

8. Про внутрішні води, територіальне море та прилеглу зону України:

Проект Закону України від 30.12.2002 р. № 2605. http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_2?pf3516=2605&skl=5

спеціальна література:

9. Аверочкіна Т.В. До питання про суверенні права держав у морських просторах. *Правове життя сучасної України*: у 2 т.: матеріали Міжнар. наук.-практ. конф. (м. Одеса, 17 трав. 2019 р.) / відп. ред. Г.О. Ульянова. О.: Видав. дім «Гельветика», 2019. Т. 1. С. 467–470. <https://cutt.ly/fwZR73Xz>

10. 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. О.: Видав. дім «Гельветика», 2020. Т. 2. С. 127–130. <http://surl.li/plcflh>

11. Аверочкіна Т.В. Юрисдикція України в прибережних водах: адміністративно-правовий вимір: монографія. О.: Видав. дім «Гельветика», 2018. 466 с. <http://dspace.onua.edu.ua/handle/11300/10314>

12. 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. <https://dspace.uzhnu.edu.ua/jspui/handle/lib/41461>

13. Аверочкіна Т.В., Гаверський В.В. Морське право: навч.-метод. посібн. О.: Фенікс, 2021. 162 с. <http://dspace.onua.edu.ua/handle/11300/27159>

14. Варес К.Л. Обсяг міжнародно-правового простору, який підпадає під поняття «Міжнародний район морського дна». *Акту-*

альні проблеми держави і права. 2012. Вип. 64. С. 82–88. <http://www.apdp.in.ua/v64/12.pdf>

15.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. <http://surl.li/plchg>

16.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>

17.Коваль Н.О. Митні формальності щодо іноземних військових кораблів, їх озброєння та екіпажів у портах України. *Правова держава*. 2021. № 42. С. 86–92. <https://doi.org/10.18524/2411-2054.2021.42.232420>

18.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. <http://surl.li/plcib>

19.Кривак В.В. Поняття юрисдикції держави в територіальних водах. *Митна справа*. 2010. № 1. С. 80–84.

20.Кузнецов С.О. Адміністративна юрисдикція України у відкритому морі. *Актуальні проблеми держави і права*. 2003. Вип. 18. С. 517–520.

21.Кузнецов С. О., Аверочкіна Т.В. Морське право: підруч. О.: Фенікс, 2011. 382 с. <http://surl.li/pombw>

22.Кузнецов С. О., Аверочкіна Т.В. Протоки, що використовуються для міжнародного судноплавства: деякі аспекти визначен-

ня правового статусу та режиму. *Lex Portus*. 2017. № 4. С. 31–47. <http://surl.li/plcjw>

23.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.

24.Fedotov O. P., Averochkina T. V. Traditions and Innovations in Legal Discourse on the Categories “Jurisdiction” and “Sovereign Rights” / *State and law in the context of globalization: realities and prospects: collective monograph* / A.I. Hnatovska, L.I. Kormych, A.I. Kormych, N.M. Krestovska, etc. Lviv-Toruń: Liha-Pres, 2019. P. 1–19. <https://doi.org/10.36059/978-966-397-182-7/1-19>

25.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>

26.Kuznetsov, S. (2022). Status obligations of a “flag state”: modern international legal regime of the slaves’ transportation suppression. *Amazonia investiga*, 11(49), 55–60. <https://doi.org/10.34069/AI/2022.49.01.6>

27.Kuznetsov, S., Vladyshevska V., & Kuznetsov, S. (2023). Coastal Regions of Ukraine: Governance Transformation amid the Russian Invasion. *Lex Portus*, 9(1), 37–49. <https://doi.org/10.26886/2524-101X.9.1.2023.3>

28.Sergeyev Yu., Radkovska I. Maritime Piracy as International Crime and its Influence on Shipping. *The Ukrainian Journal of Business Law*. 2020. Vol. 18/3.

29.Vaangal, K. (2021). Legal Status of Offshore (Deep-Water) Oil Rigs: Coastal State Jurisdiction and Countering Oil Spills Threats. *Lex Portus*, 7(5), 42–68. <https://doi.org/10.26886/2524-101X.7.5.2021.36>

30.Vinata, R. T., & Kumala, M. T. (2023). Joint Security Efforts to Combat IUU Fishing in the Waters of Indonesia. *Lex Portus*, 9(3), 36–49. <https://doi.org/10.26886/2524-101X.9.3.2023.3>

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).

Завдання для поточного контролю знань і вмінь

1. Охарактеризуйте історію прийняття та загальний 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.

ЗАНЯТТЯ № 3

Тема: МОРСЬКІ ПРОСТОРИ: МІЖНАРОДНО-ПРАВОВИЙ СТАТУС І МІЖНАРОДНО-ПРАВОВИЙ РЕЖИМ (частина 2)

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. Аверочкіна, Д. О. Нікіша. О.: Фенікс, 2012. С. 107–525. <http://surl.li/pomba>
3. Про виключну (морську) економічну зону України: Закон України від 16 травня 1995 р. <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/162/95-вр#Text>

4. Про державний кордон України: Закон України від 4 листопада 1991 р. <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1777-12#Text>

5. Про прилеглу зону України: Закон України від 6 грудня 2018 р. <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2641-19#Text>

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. <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/529-96-п#Text>

7. Порядок відкриття та закриття морських портів, затверджений постановою Кабінету Міністрів України від 11 липня 2013 р. № 495. <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/495-2013-п#Text>

8. Про внутрішні води, територіальне море та прилеглу зону України: Проект Закону України від 30 грудня 2002 р. № 2605. http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_2?pf3516=2605&skl=5

спеціальна література:

9. Аверочкіна Т.В. До питання про суверенні права держав у морських

просторах. *Правове життя сучасної України*: у 2 т.: матеріали Міжнар. наук.-практ. конф. (м. Одеса, 17 трав. 2019 р.) / відп. ред. Г.О. Ульянова. О.: Видав. дім «Гельветика», 2019. Т. 1. С. 467–470. <https://cutt.ly/fwZR73Xz>

10. 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. О.: Видав. дім «Гельветика», 2020. Т. 2. С. 127–130. <http://surl.li/plcfh>

11. Аверочкіна Т.В. Юрисдикція України в прибережних водах: адміністративно-правовий вимір: монографія. О.: Видав. дім «Гельветика», 2018. 466 с. <http://dspace.onua.edu.ua/handle/11300/10314>

12. 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. <https://dspace.uzhnu.edu.ua/jspui/handle/lib/41461>

13.Аверочкіна Т.В., Гаверський В.В. Морське право: навч.-метод. посібн. О.: Фенікс, 2021. 162 с. <http://dspace.onua.edu.ua/handle/11300/27159>

14.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. <http://www.apdp.in.ua/v64/12.pdf>

15.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. <http://surl.li/plchg>

16.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. <http://surl.li/ptfju>

17.Коваль Н.О. Митні формальності щодо іноземних військових кораблів, їх озброєння та екіпажів у портах України. *Правова держава*. 2021. № 42. С. 86–92. <https://doi.org/10.18524/2411-2054.2021.42.232420>

18.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. <http://surl.li/plcib>

19.Кривак В.В. Поняття юрисдикції держави в територіальних водах. *Митна справа*. 2010. № 1. С. 80–84.

20. Кузнецов С. О. Адміністративна юрисдикція України у відкритому морі. *Актуальні проблеми держави і права*. Вип. 18. 2003. С. 517–520.

21. Кузнецов С. О., Аверочкина Т. В. Морське право: підруч. О.: Фенікс, 2011. 382 с. <http://surl.li/pombw>

22. Кузнецов С. О., Аверочкина Т. В. Протоки, що використовуються для міжнародного судноплавства: деякі аспекти визначення правового статусу та режиму. *Lex Portus*. 2017. № 4. С. 31–47. <http://surl.li/plcjw>

23. 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.

24. Fedotov O. P., Averochkina T. V. Traditions and Innovations in Legal Discourse on the Categories “Jurisdiction” and “Sovereign Rights” / *State and law in the context of globalization: realities and prospects: collective monograph* / A. I. Hnatovska, L. I. Kormych, A. I. Kormych, N. M. Krestovska, etc. Lviv-Toruń: Liha-Pres, 2019. P. 1–19. <https://doi.org/10.36059/978-966-397-182-7/1-19>

25. Hussein Hassan, A. (2022). Law of the sea maritime boundaries and dispute settlement mechanisms. *Law of sea*. <https://cutt.ly/tOcsOdi>

26. 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>

27. Kuznetsov, S. (2022). Status obligations of a “flag state”: modern international legal regime of the slaves’ transportation suppression. *Amazonia investiga*, 11(49), 55–60. <https://doi.org/10.34069/AI/2022.49.01.6>

28. Kuznetsov, S., Vladyshevska V., & Kuznetsov, S. (2023). Coastal Regions of Ukraine: Governance Transformation amid the Russian Invasion. *Lex Portus*, 9(1), 37–49. <https://doi.org/10.26886/2524-101X.9.1.2023.3>

29. Sergeyev Yu., Radkovska I. Maritime Piracy as International Crime and its Influence on Shipping. *The Ukrainian Journal of Business Law*. 2020. Vol. 18/3.

30. Vaangal, K. (2021). Legal Status of Offshore (Deep-Water) Oil Rigs: Coastal State Jurisdiction and Countering Oil Spills Threats. *Lex Portus*, 7(5), 42–68. <https://doi.org/10.26886/2524-101X.7.5.2021.36>

31. Vinata, R. T., & Kumala, M. T. (2023). Joint Security Efforts to Combat IUU Fishing in the Waters of Indonesia. *Lex Portus*, 9(3), 36–49. <https://doi.org/10.26886/2524-101X.9.3.2023.3>

Питання заняття

1. Міжнародно-правовий статус континентального шельфу.
2. Комісія з меж континентального шельфу.
3. Міжнародний район морського дна.

Завдання для поточного контролю знань і вмінь

1. Дослідіть генезу правового забезпечення діяльності на континентальному шельфі.
2. Визначте перспективи вдосконалення законодавства України про виключну економічну зону.
3. Українська юридична особа планує здійснювати дослідження у Міжнародному районі морського дна в Тихому океані. Визначте процедуру отримання дозволу на такі дослідження та суб'єктів, що будуть брати в цьому участь. Також визначте процедури, які необхідно здійснити цій юридичній особі для початку видобування корисних копалин на досліджуваній ділянці.

ЗАНЯТТЯ № 4

Тема: МОРСЬКА ДІЯЛЬНІСТЬ: МІЖНАРОДНО-ПРАВОВИЙ РЕЖИМ (частина 1)

Література

нормативно-правові акти:

1. 1958 Geneva Conventions on the Law of the Sea. <https://legal.un.org/avl/ha/gclos/gclos.html>
2. Міжнародна конвенція про вантажну марку, 1966. https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/896_007#Text

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 судах, 1976. https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/993_052#Text

5. Міжнародна конвенція про стандарти підготовки і дипломування моряків та несення вахти, 1978. https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_053#Text

6. Конвенція про стандарти підготовки, сертифікації персоналу риболовних суден та несення вахти, 1995. https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_707#Text

7. International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, 1978. <http://www.admiraltylawguide.com/conven/stcw1978.html>

8. United Nations Convention on Conditions for Registration of Ships, 1986. https://unctad.org/system/files/official-document/tdrconf23_en.pdf

9. Конвенція про боротьбу з незаконними актами, спрямованими проти безпеки морського судноплавства, 1988. https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_220#Text

10. International Regulations for Preventing Collisions at Sea. Consolidated edition 2002. https://afcan.org/dossiers_reglementation/colreg_gb/contents.html

11. 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. <http://surl.li/pomba>

12. Maritime Labour Convention, 2006. <http://surl.li/etwtv>

13. Конвенція МОП про працю у морському судноплавстві, 2006. <https://mtu.gov.ua/files/Конвенція%202006.pdf>

14. Кодекс торговельного мореплавства України, 1995. <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/176/95-вр#Text>

15. Про внутрішній водний транспорт: Закон України від 03.12.2020 р. <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1054-20#Text>

16. 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>

17. Положення про звання осіб командного складу морських суден та порядок їх присвоєння затверджене постановою Кабінету Міністрів України від 30 грудня 2022 р. № 1499. <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1499-2022-п#n21>

18. 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>

19. Порядок реєстрації суден у Державному судновому реєстрі України та Судновій книзі України, затверджений наказом Міністерства інфраструктури України від 11 квітня 2022 року № 203. <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0439-22#Text>

20. Правила контролю суден з метою забезпечення безпеки мореплавства, затверджені наказом Міністерства транспорту України від 17.07.2003 р. № 545. <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0353-04#Text>

21. 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. <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0012-07#Text>

22. Про впровадження Глобальної морської системи зв'язку під час лиха та для забезпечення безпеки мореплавства: наказ Міністерства транспорту України від 07.07.1998 р. № 271. <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0472-98#Text>

спеціальна література:

23. 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. <http://surl.li/pldkq>

24. Аверочкіна Т.В., Гаверський В.В. Морське право: навч.-метод. посібн. О.: Фенікс, 2021. 162 с. <http://dspace.onua.edu.ua/handle/11300/27159>

25. Брильов О.А. Деякі питання поняття торговельного мореплавства. <http://surl.li/pyfpt>

26. Жорник І.В. Розв'язання конфлікту кваліфікації уніфікованих норм, що регулюють приватноправові відносини у мореплаванні: дис. ... канд. юрид. наук. Одеса, 2015. 258 с.

27. Ківалов С.В. Арешт морського судна: тенденції української правозастосовної практики. *Lex Portus*. 2017. № 3. С. 5–13. <http://surl.li/pyfqc>

28. 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

29. 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. http://nbuv.gov.ua/UJRN/Ms_2014_4%282%29_49

30. Селіванов М.Г. Процесуальний інститут арешту судна для забезпечення морської вимоги у господарському процесі в Україні. *Lex Portus*. 2018. № 6. С. 36–48. <https://doi.org/10.26886/2524-101X.6.2018.3>

31. Сергєєв Ю.В. До питання про арешт суден для забезпечення морських вимог в Україні. *Lex Portus*. 2018. № 6. С. 9–20. <https://doi.org/10.26886/2524-101X.6.2018.1>

32. Сергєєв Ю.В. Міжнародно-правовий статус трудящих-мігрантів. *Юридична газета*. 2018. № 49 від 04.12.2018. С. 36–37. <https://corporate.interlegal.com.ua/m-zhnarodno-pravoviy-status-trudyaschih/>

33.Сергєєв 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. <https://pravo.ua/articles/more-khvyliuietsia/>

34.Сергєєв Ю.В. Соціальні та трудові права моряків: розвиток та сучасний стан міжнародно-правового регулювання. *Права людини в Україні та у зарубіжних країнах: традиції та новації*: 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>

35.Сергєєв Ю.В., Денисова Г.О. Найм та працевлаштування моряків: що не так із законопроектом? *Юридична Газета*. № 9 (739) від 11.05.2021 р. <https://yur-gazeta.com/publications/practice/trudove-pravo/naym-ta-pracevlashtuvannya-moryakiv-shcho-ne-tak-iz-zakonoproektom.html>

36.Сергєєв 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. <https://yur-gazeta.com/publications/practice/morske-pravo/dotrimannya-prav-moryakiv-v-umovah-pandemiyi-covid19.html>

37.Сергєєв Ю.В., Романішина К.В. Підводні камені трудових контрактів моряків. *Юридична газета*. 2018. № 29–30 від 11.07.2018. С. 14–15. <http://surl.li/pyfqq>

38.Fedotov O.P., Averochkina T. V. Traditions and Innovations in Legal Discourse on the Categories “Jurisdiction” and “Sovereign Rights” / *State and law in the context of globalization: realities and prospects*: collective monograph / A.I. Hnatovska, L.I. Kormych, A.I. Kormych, N.M. Krestovska, etc. Lviv-Torun: Liha-Pres, 2019. P. 1–19. <https://doi.org/10.36059/978-966-397-182-7/1-19>

39.Hussein Hassan, A. (2022). Law of the sea maritime boundaries and dispute settlement mechanisms. *Law of sea*. <https://cutt.ly/tOcsOdi>

40.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>

41. Gonzales Solis, S. (1987). Panama: why an open registry? World Maritime University Dissertations. 796. https://commons.wmu.se/all_dissertations/796

42. 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>

43. 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>

44. Kuznietsov, S. (2022). Status obligations of a “flag state”: modern international legal regime of the slaves’ transportation suppression. *Amazonia investiga*, 11(49), 55–60. <https://doi.org/10.34069/AI/2022.49.01.6>

45. 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>

46. Kuznietsov, S., Vladyshevska V., & Kuznetsov, S. (2023). Coastal Regions of Ukraine: Governance Transformation amid the Russian Invasion. *Lex Portus*, 9(1), 37–49. <https://doi.org/10.26886/2524-101X.9.1.2023.3>

47. Member State Audit Scheme. *International Maritime Organization*. <https://www.imo.org/en/OurWork/MSAS/Pages/Default.aspx>

48. 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>

49. 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>

50. 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>

51.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>

52.Rhea, R. (2010). Ship registration: a critical analysis. World Maritime University Dissertations. 447. https://commons.wmu.se/all_dissertations/447

53.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>

54.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. <https://shiparrested.com/wp-content/uploads/2021/04/TheArrestNews32.pdf>

55.Vaangal, K. (2021). Legal Status of Offshore (Deep-Water) Oil Rigs: Coastal State Jurisdiction and Countering Oil Spills Threats. *Lex Portus*, 7(5), 42–68. <https://doi.org/10.26886/2524-101X.7.5.2021.36>

56.Vinata, R. T., & Kumala, M. T. (2023). Joint Security Efforts to Combat IUU Fishing in the Waters of Indonesia. *Lex Portus*, 9(3), 36–49. <https://doi.org/10.26886/2524-101X.9.3.2023.3>

Питання заняття

1. Морська діяльність: поняття, визначення. Особливості здійснення у морських просторах з різним правовим режимом.
2. Забезпечення безпеки мореплавства – глобальна проблема сучасності. Правовий механізм забезпечення безпеки мореплавства.
3. Навігаційні правила забезпечення безпеки мореплавства (характеристика норм Конвенції ООН з морського права 1982 р. та Міжнародних правил із запобігання зіткненню суден 1972 р.).
4. Технічні правила забезпечення безпеки мореплавства (характеристика норм Міжнародної конвенції з охорони людського життя на морі 1974 р. стосовно конструкції суден, Конвенції про вантажну марку 1966 р.).

**Завдання для поточного контролю знань
і вмінь здобувачів вищої освіти**

1. Надайте стислу характеристику принципів здійснення морської діяльності у залежності від перебування морського простору у складі або поза межами території держави.
2. Простежте генезу міжнародного співробітництва у визначенні правового режиму виключної економічної зони.
3. Якою є система забезпечення безпеки мореплавства в Україні:

ЗАНЯТТЯ № 5

**Тема: МОРСЬКА ДІЯЛЬНІСТЬ:
МІЖНАРОДНО-ПРАВОВИЙ РЕЖИМ
(частина 2)**

Література

нормативно-правові акти:

1. 1958 Geneva Conventions on the Law of the Sea. <https://legal.un.org/avl/ha/gclos/gclos.html>
2. Міжнародна конвенція про вантажну марку, 1966. https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/896_007#Text
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 судах, 1976. https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/993_052#Text
5. Міжнародна конвенція про стандарти підготовки і дипломування моряків та несення вахти, 1978. https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_053#Text
6. Конвенція про стандарти підготовки, сертифікації персоналу риболовних суден та несення вахти, 1995. https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_707#Text
7. International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, 1978. <http://www.admiraltylawguide.com/conven/stcw1978.html>

8. United Nations Convention on Conditions for Registration of Ships, 1986. https://unctad.org/system/files/official-document/tdrsconf23_en.pdf

9. Конвенція про боротьбу з незаконними актами, спрямованими проти безпеки морського судноплавства, 1988. https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_220#Text

10. International Regulations for Preventing Collisions at Sea. Consolidated edition 2002. https://afcan.org/dossiers_reglementation/colreg_gb/contents.html

11. 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. <http://surl.li/pomba>

12. Maritime Labour Convention, 2006. <http://surl.li/etwvtv>

13. Конвенція МОП про працю у морському судноплавстві, 2006. <https://mtu.gov.ua/files/Конвенція%202006.pdf>

14. Кодекс торговельного мореплавства України, 1995. <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/176/95-вр#Text>

15. Про внутрішній водний транспорт: Закон України від 03.12.2020 р. <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1054-20#Text>

16. 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>

17. Положення про звання осіб командного складу морських суден та порядок їх присвоєння затверджене постановою Кабінету Міністрів України від 30 грудня 2022 р. № 1499. <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1499-2022-п#n21>

18. 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>

19. Порядок реєстрації суден у Державному судновому реєстрі України та Судновій книзі України, затверджений наказом Мініс-

терства інфраструктури України від 11 квітня 2022 року № 203. <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0439-22#Text>

20. 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. <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0012-07#Text>

21. Правила контролю суден з метою забезпечення безпеки мореплавства, затверджені наказом Міністерства транспорту України від 17.07.2003 р. № 545. <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0353-04#Text>

22. Про впровадження Глобальної морської системи зв'язку під час лиха та для забезпечення безпеки мореплавства: наказ Міністерства транспорту України від 07.07.1998 р. № 271. <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0472-98#Text>

спеціальна література:

23. 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. <http://surl.li/pldkq>

24. Аверочкіна Т.В., Гаверський В.В. Морське право: навч.-метод. посібн. О.: Фенікс, 2021. 162 с. <http://dspace.onua.edu.ua/handle/11300/27159>

25. Брильов О.А. Деякі питання поняття торговельного мореплавства. <http://surl.li/pyfpt>

26. Жорник І.В. Розв'язання конфлікту кваліфікації уніфікованих норм, що регулюють приватноправові відносини у мореплаванні: дис. ... канд. юрид. наук. Одеса, 2015. 258 с.

27. Ківалов С.В. Арешт морського судна: тенденції української правозастосовної практики. *Lex Portus*. 2017. № 3. С. 5–13. <http://surl.li/pyfqe>

28. 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

29.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. http://nbuv.gov.ua/UJRN/Ms_2014_4%282%29__49

30.Селіванов М. Г. Процесуальний інститут арешту судна для забезпечення морської вимоги у господарському процесі в Україні. *Lex Portus*. 2018. № 6. С. 36–48. <https://doi.org/10.26886/2524-101X.6.2018.3>

31.Сергєєв Ю. В. До питання про арешт суден для забезпечення морських вимог в Україні. *Lex Portus*. 2018. № 6. 9–20. <https://doi.org/10.26886/2524-101X.6.2018.1>

32.Сергєєв Ю. В. Міжнародно-правовий статус трудящих-мігрантів. *Юридична газета*. 2018. № 49 від 04.12.2018. С. 36–37. <https://corporate.interlegal.com.ua/m-zhnarodno-pravoviy-status-trudyaschih/>

33.Сергєєв Ю. В. “Море хвилюється: чи буде Україна учасником Конвенції МОП 2006 року про працю в морському судноплаванні?” *Юридична практика*. № 33–34 (1234–1235) від 24.08.2021 року. С. 18–19. <https://pravo.ua/articles/more-khvyliuietsia/>

34.Сергєєв Ю. В. Соціальні та трудові права моряків: розвиток та сучасний стан міжнародно-правового регулювання. *Права людини в Україні та у зарубіжних країнах: традиції та новації*: 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>

35.Сергєєв Ю. В., Денисова Г. О. Найм та працевлаштування моряків: що не так із законопроектом? *Юридична Газета*. № 9 (739) від 11.05.2021 р. <https://yur-gazeta.com/publications/practice/trudove-pravo/naym-ta-pracevlashtuvannya-moryakiv-shcho-ne-tak-iz-zakonoproektom.html>

36.Сергєєв 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. <https://yur-gazeta.com/publications/practice/morske-pravo/dotrimannya-prav-moryakiv-v-umovah-pandemiyi-covid19.html>

37.Сергєєв Ю.В., Романішина К.В. Підводні камені трудових контрактів моряків. *Юридична газета*. 2018. № 29–30 від 11.07.2018. С. 14–15. <https://yur-gazeta.com/publications/practice/trudove-pravo/pidvodni-kameni-trudovih-kontraktiv-moryakiv.html>

38.Fedotov O.P., Averochkina T. V. Traditions and Innovations in Legal Discourse on the Categories “Jurisdiction” and “Sovereign Rights” / *State and law in the context of globalization: realities and prospects: collective monograph* / A.I. Hnatovska, L.I. Kormych, A.I. Kormych, N.M. Krestovska, etc. Lviv-Toruń: Liha-Pres, 2019. P. 1–19. <https://doi.org/10.36059/978-966-397-182-7/1-19>

39.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>

40.Gonzales Solis, S. (1987). Panama: why an open registry? World Maritime University Dissertations. 796. https://commons.wmu.se/all_dissertations/796

41.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>

42.Hussein Hassan, A. (2022). Law of the sea maritime boundaries and dispute settlement mechanisms. Law of sea. <https://cutt.ly/tOcsOdi>

43.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>

44.Kuznietsov, S. (2022). Status obligations of a “flag state”: modern international legal regime of the slaves’ transportation suppression. *Amazonia investiga*, 11(49), 55–60. <https://doi.org/10.34069/AI/2022.49.01.6>

45.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>

- 46.Kuznietsov, S., Vladyshevska V., & Kuznetsov, S. (2023). Coastal Regions of Ukraine: Governance Transformation amid the Russian Invasion. *Lex Portus*, 9(1), 37–49. <https://doi.org/10.26886/2524-101X.9.1.2023.3>
- 47.Member State Audit Scheme. *International Maritime Organization*. <https://www.imo.org/en/OurWork/MSAS/Pages/Default.aspx>
- 48.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>
- 49.Petrosian, 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>
- 50.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>
- 51.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>
- 52.Rhea, R. (2010). Ship registration: a critical analysis. World Maritime University Dissertations. 447. https://commons.wmu.se/all_dissertations/447
- 53.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>
- 54.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. <https://shiparrested.com/wp-content/uploads/2021/04/TheArrestNews32.pdf>
- 55.Vaangal, K. (2021). Legal Status of Offshore (Deep-Water) Oil Rigs: Coastal State Jurisdiction and Countering Oil Spills Threats. *Lex Portus*, 7(5), 42–68. <https://doi.org/10.26886/2524-101X.7.5.2021.36>

56. Vinata, R. T., & Kumala, M. T. (2023). Joint Security Efforts to Combat IUU Fishing in the Waters of Indonesia. *Lex Portus*, 9(3), 36–49. <https://doi.org/10.26886/2524-101X.9.3.2023.3>

Питання заняття

1. Експлуатаційні правила забезпечення безпеки мореплавства (характеристика норм Міжнародної конвенції про стандарти підготовки, дипломування моряків та несення вахти 1978/1995 р.р., Конвенції про стандарти підготовки, сертифікації персоналу риболовних суден та несення вахти, 1995, Конвенції про мінімальні норми на торговельних судах 1976 р.).
2. Принципи та порядок роботи систем ІНМАРСАТ та КОСПАС–САРСАТ.
3. Військово-морська діяльність.

Завдання для поточного контролю знань і вмінь здобувачів вищої освіти

1. Забезпечення безпеки автономних суден: політика та організаційні заходи ІМО.
2. Імплементация міжнародних стандартів безпеки мореплавства в Україні.
3. Забезпечення безпеки судноплавства у рибальському секторі.

ЗАНЯТТЯ № 6

Тема: ВРЕГУЛЮВАННЯ СПОРІВ, ПОВ'ЯЗАНИХ З ТЛУМАЧЕННЯМ ТА ЗАСТОСУВАННЯМ КОНВЕНЦІЇ ОРГАНІЗАЦІЇ ОБ'ЄДНАНИХ НАЦІЙ З МОРСЬКОГО ПРАВА 1982 РОКУ (частина 1)

Література

нормативно-правові акти:

1. 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. <http://surl.li/pomba>

2. Угода про співробітництво та взаємовідношення між Організацією Об'єднаних Націй і Міжнародним трибуналом з морського права, 1997. https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_604/print

3. Угода про привілеї та імунітет Міжнародного трибуналу з морського права від 23.05.1997 р. https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_h32/print

спеціальна література:

4. Аверочкіна Т.В. Юрисдикція України в прибережних водах: адміністративно-правовий вимір: монографія. О.: Видав. дім «Гельветика», 2018. 466 с. <http://dspace.onua.edu.ua/handle/11300/10314>

5. Аверочкіна Т.В., Гаверський В.В. Морське право: навч.-метод. посібн. О.: Фенікс, 2021. 162 с. <http://dspace.onua.edu.ua/handle/11300/27159>

6. Бойко І.С. Судово-арбітражний механізм захисту суверенних прав України за Конвенцією ООН з морського права 1982 року. *Lex Portus*. 2017. № 4. С. 48–57. <http://surl.li/pledmi>

7. Давиденко Л.М. До питання про юридичні наслідки рішення Міжнародного суду ООН у справі про розмежування морських просторів між Україною та Румунією. *Митна справа*. 2009. № 5. С. 36–39.

8. Кузнецов С.О., Аверочкіна Т.В. Морське право. О.: Фенікс, 2011. 382 с. <http://surl.li/pombw>

9. Переверзева О. Розвиток принципів і норм міжнародного морського права в арбітражних трибуналах. *Юридичний журнал*. 2006. № 1. С. 100–103.

10. Benneh Mensah, G. (2023). Maritime Law: International Treaties, UNCLOS Principles, and Ghanaian-Ivorian Petroleum Dispute. *International Journal For Multidisciplinary Research*, 5. <https://doi.org/10.36948/ijfmr.2023.v05i06.8504>

11. Dong, L. (2023). A comparative analysis of compulsory conciliation under the United Nations Convention on the Law of the Sea. *Marine Development*, 1. <https://doi.org/10.1007/s44312-023-00008-9>

12. Halimurka, P. (2023). The mechanism for the prescription of provisional measures in disputes concerning the interpretation or application of the UN Convention on the Law of the Sea. *Uzhhorod*

National University Herald. Series: Law, 2, 212–219. <https://doi.org/10.24144/2307–3322.2022.76.2.34>

13. Heniasy, V., Rannu, D., & Putri, A. (2023). Analysis of the Settlement of South China Sea Disputes by the International Arbitration Tribunal. *Asian Journal of Social and Humanities*, 1, 721–728. <https://doi.org/10.59888/ajosh.v1i10.79>

14. Hussein Hassan, A. (2022). Law of the sea maritime boundaries and dispute settlement mechanisms. *Law of sea*. <https://cutt.ly/tOcsOdi>

15. Liao, B., Chang, Y.-C., & Khan, M. (2023). The impact of the monetary gold principle on the determination of jurisdiction in the mixed maritime disputes. *Science Progress*, 106, 368504231179814. <https://doi.org/10.1177/00368504231179814>

16. Wiranto, S., Juwana, H., Sutisna, S., & Buntoro, K. (2017). The Disputes of South China Sea From International Law Perspective. *The Southeast Asia Law Journal*, 1, 1. <https://doi.org/10.31479/salj.v1i1.1>

Питання заняття

1. Міжнародний публічний морський спір.
2. Процедури вирішення спорів, передбачені Конвенцією ООН з морського права 1982 року.
3. Арбітражна процедура вирішення морських спорів.

Завдання для поточного контролю знань і вмінь

1. Дослідіть процедуру приписання тимчасових заходів у справах, пов'язаних з морською діяльністю.
2. Назвіть суб'єктів, які можуть бути сторонами спору щодо розгляду у Трибуналі з морського права.

ЗАНЯТТЯ № 7

**Тема: ВРЕГУЛЮВАННЯ СПОРІВ, ПОВ'ЯЗАНИХ
З ТЛУМАЧЕННЯМ ТА ЗАСТОСУВАННЯМ КОНВЕНЦІЇ
ОРГАНІЗАЦІЇ ОБ'ЄДНАНИХ НАЦІЙ З МОРСЬКОГО ПРАВА
1982 РОКУ (частина 2)**

Література

нормативно-правові акти:

1. 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. <http://surl.li/pomba>

2. Угода про співробітництво та взаємовідношення між Організацією Об'єднаних Націй і Міжнародним трибуналом з морського права, 1997. https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_604/print

3. Угода про привілеї та імунітет Міжнародного трибуналу з морського права від 23.05.1997 р. https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_h32/print

спеціальна література:

4. Аверочкіна Т. В. Юрисдикція України в прибережних водах: адміністративно-правовий вимір: монографія. О.: Видав. дім «Гельветика», 2018. 466 с. <http://dspace.onua.edu.ua/handle/11300/10314>

5. Аверочкіна Т. В., Гаверський В. В. Морське право: навч.-метод. посібн. О.: Фенікс, 2021. 162 с. <http://dspace.onua.edu.ua/handle/11300/27159>

6. Бойко І. С. Судово-арбітражний механізм захисту суверенних прав України за Конвенцією ООН з морського права 1982 року. *Lex Portus*. 2017. № 4. С. 48–57. <http://surl.li/pledmd>

7. Давиденко Л. М. До питання про юридичні наслідки рішення Міжнародного суду ООН у справі про розмежування морських просторів між Україною та Румунією. *Митна справа*. 2009. № 5. С. 36–39.

8. Кузнецов С. О., Аверочкіна Т. В. Морське право. О.: Фенікс, 2011. 382 с. <http://surl.li/pombw>

9. Переверзєва О. Розвиток принципів і норм міжнародного морського права в арбітражних трибуналах. *Юридичний журнал*. 2006. № 1. С. 100–103.

10. Сергєєв Ю. В. Морський бій: Швейцарія проти Нігерії (справа San Padre Pio у ITLOS). *Юридична газет*. 25 жовтня 2021 року. <https://yur-gazeta.com/publications/practice/morske-pravo/morskiy-biy-shveytariya-proti-nigერიyi.html>

11. Hussein Hassan, A. (2022). Law of the sea maritime boundaries and dispute settlement mechanisms. *Law of sea*. <https://cutt.ly/tOcsOdi>

Питання заняття

1. Спеціальний арбітраж за нормами морського права.
2. Міжнародний суд ООН як обов'язкова судова інстанція для врегулювання морських спорів.
3. Міжнародний трибунал з морського права.

Завдання для поточного контролю знань і вмінь

Розгляньте прецеденти Міжнародного суду у справах, пов'язаних із морським правом, зокрема, англійсько-норвезький спір про територіальні води, спір між Україною та Румунією щодо розмежування виключних (морських) економічних зон та континентального шельфу, про розмежування територіальних морів, виключних економічних зон і континентального шельфу між Гвінеєю та Гвінеєю-Бісау та справу «Gulf of Maine» між США та Канадою щодо визначення єдиної границі для виключної економічної зони та континентального шельфу. Коротко наведіть рішення за цими справами.

ЗАНЯТТЯ № 8

Тема: ТОРГОВЕЛЬНЕ МОРЕПЛАВСТВО: ПРАВОВИЙ РЕЖИМ (частина 1)

Література

нормативно-правові акти:

1. 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>
2. Міжнародна конвенція про вантажну марку, 1966. https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/896_007#Text
3. Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, 1976. <http://www.admiraltylawguide.com/conven/limitation1976.html>
4. 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
5. Black Sea Grain Initiative – Procedures for Merchant Vessels. https://www.un.org/sites/un2.un.org/files/jcc_shipping_procedures_26_aug_2022.pdf

6. 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>

7. Кодекс торговельного мореплавства України, 1995. <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/176/95-вр#Text>

8. Господарський кодекс України, 2003. <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/436-15#Text>

9. Цивільний кодекс України, 2003. <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/435-15#Text>

10. Про міжнародне приватне право: Закон України від 23 червня 2005 р. <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2709-15#Text>

спеціальна література:

11. Аверочкіна Т.В. Колізійний принцип в регулюванні правовідносини приватноправового характеру в торговельному мореплаванні. *Митна справа*. 2010. № 2. С. 44–53.

12. Аверочкіна Т.В., Гаверський В.В. Морське право: навч.-метод. посібн. О.: Фенікс, 2021. 162 с. <http://dspace.onua.edu.ua/handle/11300/27159>

13. 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. http://nbuv.gov.ua/UJRN/VKNU_Yur_2007_74-76_15

14. Кузнецов С.О., Пашковська Л.І. Морське приватне право: навч. посібник. О, Фенікс, 2012. 236 с.

15. 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>

16. Шемякін О.М. Міжнародне приватне морське право. О.: Латтар, 2000. 272 с.

17. BIMCO Contracts. <https://www.bimco.org/contracts-and-clauses/bimco-contracts>

18. 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>

19. Fasi, B. (2023). War Risks in Shipping Contracts: The Impact of the Russo-Ukrainian Armed Conflict. *Lex Portus*, 9(3), 23–35. <https://doi.org/10.26886/2524-101X.9.3.2023.2>

20. 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>

21. Kuznietsov, S. (2022). Status obligations of a “flag state”: modern international legal regime of the slaves’ transportation suppression. *Amazonia investiga*, 11(49), 55–60. <https://doi.org/10.34069/AI/2022.49.01.6>

Питання заняття

1. Фрахтування: поняття, визначення, призначення.
2. Договір чартеру (фрахтування) судна: поняття, визначення, порівняльний аналіз договору фрахтування та оренди.
3. Види договору чартеру (фрахтування).
4. Тайм-чартер: поняття, визначення, форма, сторони, суттєві умови.
5. Бербоут-чартер: поняття, визначення, форма, сторони, суттєві умови.

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.

ЗАНЯТТЯ № 9

Тема: ТОРГОВЕЛЬНЕ МОРЕПЛАВСТВО: ПРАВОВИЙ РЕЖИМ (частина 2)

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. 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>

3. 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>

4. Міжнародна конвенція про вантажну марку, 1966. https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/896_007#Text

5. 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>

6. Афінська конвенція про перевезення морем пасажирів та їх багажу, 1974. https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_094#Text

7. Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, 1976. <http://www.admiraltylawguide.com/conven/limitation1976.html>

8. Протокол 1976 р. до Афінської конвенції про перевезення морем пасажирів та їх багажу 1974 року. https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_095#Text

9. United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea, 1978. https://unctad.org/system/files/official-document/aconf89d13_en.pdf

10. Кодекс торговельного мореплавства України, 1995. <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/176/95-вр#Text>

11. Господарський кодекс України, 2003. <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/436-15#Text>

12. Цивільний кодекс України, 2003. <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/435-15#Text>

13. Про міжнародне приватне право: Закон України від 23 червня 2005 р. <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2709-15#Text>

спеціальна література:

14. Аверочкіна Т. В. Колізійний принцип в регулюванні правовідносини приватноправового характеру в торговельному мореплаванні. *Митна справа*. 2010. № 2. С. 44–53.

15. Аверочкіна Т.В., Гаверський В.В. Морське право: навч.-метод. посібн. О.: Фенікс, 2021. 162 с. <http://dspace.onua.edu.ua/handle/11300/27159>

16. 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. <https://doi.org/10.32839/2304-5809/2020-11-87-6>

17. Виговський О. Питання уніфікації регулювання коносаментів у міжнародному приватному праві. *Вісник Академії правових наук України*. 2010. № 3 (62). С. 232–238. http://nbuv.gov.ua/UJRN/varnyu_2010_3_22

18. Виговський О.І. Проблемні аспекти міжнародного обігу коносаментів. *Бюлетень Міністерства юстиції України*. 2010. № 9. С. 108–116. http://nbuv.gov.ua/UJRN/bmju_2010_9_14

19. Іванова Д.А. Адміністративно-правове регулювання міжнародних морських перевезень пасажирів: дис.. ... канд.. юрид наук: 12.00.07. О., 2021. 209 с. <http://surl.li/pomwtr>

20. Ілюшина Т.В. Правове регулювання відповідальності перевізника за договором міжнародного морського перевезення пасажирів та багажу. *Правова держава*. 2016. № 24. С. 176–182. <http://surl.li/ptfmj>

21. 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. http://nbuv.gov.ua/UJRN/VKNU_Yur_2007_74-76_15

22. Кузнецов С.О., Пашковська Л.І. Морське приватне право: навч. посібник. О, Фенікс, 2012. 236 с.

23. Пашковська Л.І. Міжнародне морське приватне право: навч.-метод. посіб. О., НУ «ОЮА», 2020. 113 с. <https://cutt.ly/Ymd9b03>

24. Пеховський А.Ю. Перевезення пасажирів і вантажів морським транспортом як об'єкт адміністративно-правового регулювання. *Вісник Запорізького національного університету. Юри-*

дичні науки. 2015. № 4(1). С. 158–164. http://nbuv.gov.ua/UJRN/Vznu_Jur_2015_4%281%29__25

25.Покора І.Є. Уніфікація норм про морські вантажні перевезення в міжнародному приватному праві: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.03. О., 2021. 257 с. <http://surl.li/egtwwz>

26.Шемякін О.М. Міжнародне приватне морське право. О., Латтар, 2000. 272 с.

27.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>

28.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>

29.Fasii, B. (2023). War Risks in Shipping Contracts: The Impact of the Russo-Ukrainian Armed Conflict. *Lex Portus*, 9(3), 23–35. <https://doi.org/10.26886/2524–101X.9.3.2023.2>

30.Incoterms 2020 PDF. <https://craneww.com/knowledge-center/latest-news-and-info/incoterms-2020/>

31.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>

32.Kuznietsov, S. (2022). Status obligations of a “flag state”: modern international legal regime of the slaves’ transportation suppression. *Amazonia investiga*, 11(49), 55–60. <https://doi.org/10.34069/AI/2022.49.01.6>

Питання заняття

1. Основні нормативно-правові акти щодо договору морського перевезення вантажу.
2. Договір морського перевезення вантажу: поняття, визначення, сфера застосування, сторони, форма, суттєві умови.
3. Основні нормативно-правові акти щодо договору морського перевезення пасажирів.

4. Договір морського перевезення пасажирів: поняття, визначення, сфера застосування, сторони, форма, суттєві умови.

Завдання для поточного контролю знань і вмінь

1. Визначте історію становлення коносаменту як цінного паперу.
4. Здійсніть порівняльну характеристику Гаазьких правил та КТМ України. Проаналізуйте отримані результати.
5. Визначте генезу інституту морського перевезення пасажирів.
6. Проаналізуйте зміни, що відбувалися у обмеженні відповідальності перевізника при перевезеннях морем пасажирів та їх багажу.

ЗАНЯТТЯ № 10

Тема: МОРСЬКІ ВИМОГИ: ПРАВОВИЙ РЕЖИМ

Література

нормативно-правові акти:

1. Міжнародна конвенція з уніфікації деяких правил щодо накладення арешту на морські судна, 1952. https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_g89#Text
2. Міжнародна конвенція про морські застави та іпотеки, 1993. http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/995_471
3. Кодекс торговельного мореплавства України, 1995. <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/176/95-vp#Text>

спеціальна література:

4. Аверочкіна Т.В., Гаверський В.В. Морське право: навч.-метод. посібн. О.: Фенікс, 2021. 162 с. <http://dspace.onua.edu.ua/handle/11300/27159>
5. Адамова О.С. Договір бодмереї та «сірі схеми» як передумови виникнення морського страхування. *Наукові праці Національного університету «Одеська юридична академія»*. 2012. Т. 12. С. 329–338. <http://surl.li/pleuk>

6. Адамова О.С. Предмет договору морського страхування: до постановки проблеми. *Часопис цивілістики*. 2018. Вип. 28. С. 14–17. <http://surl.li/pleva>

7. Балобанов О.О., Андріященко О.О. Страхування морських перевезень вантажу: окремі організаційно-правові аспекти. *Lex Portus*. 2018. № 4. С. 80–88. <https://doi.org/10.26886/2524-101X.4.2018.6>

8. Гончаренко О.М., Світлична О.С. Перспективи розвитку морського страхування в Україні. *Науковий вісник Міжнародного гуманітарного університету*. Сер.: Економіка і менеджмент. 2016. Вип. 17. С. 122–126. http://nbuv.gov.ua/UJRN/Nvmgu_eim_2016_17_26

9. Жорник І.В. Розв'язання конфлікту кваліфікації уніфікованих норм, що регулюють приватноправові відносини у мореплаванні: дис. ... канд. юрид. наук. Одеса, 2015. 258 с.

10. Заворотна О.П. Зміст відносин зі страхового захисту майнових інтересів, пов'язаних з міжнародним торговельним мореплаванням, товариствами взаємного страхування. *Від громадянського суспільства – до правової держави: тези V Міжнар. наук. конф. студ. та молодих вчених*. Харків: ХНУ імені В.Н. Каразіна, 2010. С. 286–288.

11. Ківалов С.В. Арешт морського судна: тенденції української правозастосовної практики. *Lex Portus*. 2017. № 3. С. 5–13. <http://surl.li/ryfqc>

12. Кізлова О.С. Іпотека морських суден. *Університетські наукові записки*. 2006. № 3–4 (19–20). С. 149–152. http://nbuv.gov.ua/UJRN/Unzap_2006_3-4_18

13. Кізлова О.С. Порівняльні положення інституту іпотеки за законодавством України та зарубіжних країн. *Актуальні проблеми політики*. 2009. Вип. 38. С. 113–119. <http://surl.li/plgrc>

14. Коссак В. Рецепція положень римського права про іпотеку в законодавство України. *Римське право та правова культура Європи*. 2008. С. 63–67.

15. Кузнецов С.О., Пашковська Л.І. Морське приватне право: навч. посібник. О., Фенікс, 2012. 236 с.

16. Мачуський В. Взаємне страхування: організаційно-правові аспекти. *Право України*. 2008. № 4. С. 60–65.

17. Нігрєєва О. О. Правове регулювання іпотеки морського судна: автореф. дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.03. Одеса, 2010. 19 с. <http://surl.li/pyfur>

18. 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. <http://surl.li/plgtp>

19. 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. <http://surl.li/pyfvq>

20. Селіванов М. Г. Процесуальний інститут арешту судна для забезпечення морської вимоги у господарському процесі в Україні. *Lex Portus*. 2018. № 6. С. 36–48. <https://doi.org/10.26886/2524-101X.6.2018.3>

21. Сергєєв Ю. В. До питання про арешт суден для забезпечення морських вимог в Україні. *Lex Portus*. 2018. № 6. С. 9–20. <https://doi.org/10.26886/2524-101X.6.2018.1>

22. Юрах В. М. Історико-правовий аналіз становлення страхування. *Актуальні проблеми держави і права*: зб. наук. пр. 2005. Вип. 26. С. 165–172. <http://www.apdp.in.ua/v26/30.pdf>

23. Kuznietsov, S. (2022). Status obligations of a “flag state”: modern international legal regime of the slaves’ transportation suppression. *Amazonia investiga*, 11(49), 55–60. <https://doi.org/10.34069/AI/2022.49.01.6>

24. Lebedev, V. (2020). Legal regulation of maritime liens in Ukraine. *Lex Portus*, 4, 35–55. <https://doi.org/10.26886/2524-101X.4.2020.2>

25. Madi, R., & Almansoori, E. (2023). Effects of Maritime Mortgages on Creditors and Debtors under the UAE Law. *Lex Portus*, 9(3), 7–22. <https://doi.org/10.26886/2524-101X.9.3.2023.1>

26. 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>

Питання заняття

1. Морські вимоги. Морські протести.
2. Обмеження відповідальності судновласника. Випадки, за яких обмеження відповідальності судновласника не допускається.
3. Морські іпотеки та застави.
4. Арешт морських суден.
5. Історія виникнення та становлення морського страхування.
6. Морське комерційне та некомерційне страхування.
7. Договір морського страхування: основні умови, форма, сторони, їхні права та обов'язки.
8. Морське взаємне страхування: поняття, визначення.
9. Провідні товариства морського взаємного страхування: статутні документи, сфера діяльності, порядок внесення внесків та виплати страхових відшкодувань.

Завдання для поточного контролю знань і вмінь

1. Де і кому подається заява про морський протест?
2. За яких випадків обмеження відповідальності судновласника не допускається?
3. Для чого створюється фонд обмеження відповідальності?
4. Окресліть сутність договірної страхування.
5. За якими морськими вимогами є можливим арешт морського судна?
6. Яким чином має вчинити український суд, якщо до нього надійде позовна заява про розгляд справи, за умов, що між сторонами підписане арбітражне застереження?
7. Підготуйте документи для заснування товариства взаємного страхування.
8. Складіть договір страхування корпусу судна.
9. 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 № 11

Тема: МОРСЬКЕ ПРАВО: ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ

Література

нормативно-правові акти:

1. Про державний кордон України: Закон України від 4 листопада 1991 р. <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/1777-12>
2. Про забезпечення прав і свобод громадян та правовий режим на тимчасово окупованій території України: Закон України від 17 квітня 2014 р. <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/1207-18>
3. Про визначення окремих районів, міст, селищ і сіл Донецької та Луганської областей, у яких запроваджується особливий порядок місцевого самоврядування: постанова Верховної Ради України від 17 березня 2015 р. № 252-VIII. <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/252-19#Text>
4. Про визнання окремих районів, міст, селищ і сіл Донецької та Луганської областей тимчасово окупованими територіями: постанова Верховної Ради України від 17 березня 2015 р. № 254. <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/254-19#Text>

спеціальна література:

5. 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. <http://surl.li/pldkq>
6. Аверочкіна Т.В. Морське судноплавство у досягненні глобальних цілей сталого розвитку ООН. *Європейські орієнтири розвитку України в умовах війни та глобальних викликів XXI століття: синергія наукових, освітніх та технологічних рішень*: матеріали Міжнар. наук.-практ. конф (м. Одеса, 19 трав. 2023 р.). Т. 2. О., Видав. дім «Гельветика», 2023. С. 99–102. <http://surl.li/plgyb>
7. Бабін Б.В., Плешко Е. А. Правовий режим морських просторів, що входять до тимчасово окупованої території України. *Нау-*

ковий вісник Ужгородського національного університету. Серія: Право. 2016. Вип. 37(3). С. 120–123. <https://dspace.uzhnu.edu.ua/jspui/handle/lib/32957>

8. Богдан О.В. Правовий режим морських просторів Чорноморсько-Азовського басейну: перспективи розвитку: автореф. дис. ... канд. юрид. наук: спец. 12.00.11. К., 2005. 20 с.

9. Додін Є.В. Митне регулювання трансшипменту. *Митна справа*. 2010. № 6. С. 26–31.

10. 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. <http://surl.li/ptfju>

11. Коваль Н.О. Митні формальності щодо іноземних військових кораблів, їх озброєння та екіпажів у портах України. *Правова держава*. 2021. № 42. С. 86–92. <https://doi.org/10.18524/2411-2054.2021.42.232420>

12. Коваль Н.О. Трансшипмент: як не втратити можливості? *Європейські орієнтири розвитку України в умовах війни та глобальних викликів XXI століття: синергія наукових, освітніх та технологічних рішень*: матеріали Міжнар. наук.-практ. конф (м. Одеса, 19 трав. 2023 р.). Т. 2. О., Видав. дім «Гельветика», 2023. С. 106–109. <http://surl.li/pyfwl>

13. 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. <http://surl.li/plcib>

14. 20 Port Authorities Signed Declaration to Keep Ports Open to Seaborne Trade to Support Fight Against the COVID-19 Pandemic. Maritime and Port Authority of Singapore. <https://www.mpa.gov.sg/web/portal/home/media-centre/news-releases/detail/8ef344f7-89ab-4d4c-99ba-a2c73532d2b4>

15.Babin, B., Plotnikov, O., & Prykhodko, A. (2023). Damage to the Maritime Ecosystems from the Destruction of the Kakhovka Dam and International Mechanisms of its Assessment. *Lex Portus*, 9(5), 23–32. <https://doi.org/10.26886/2524-101X.9.5.2023.2>

16.Bradley, B., Agapitos, J. (2020). Shipping needs to prepare for coronavirus restrictions, warns Hill Dickinson. Hill Dickinson. <https://www.hilldickinson.com/insights/news/shipping-needs-prepare-coronavirus-restrictions-warns-hill-dickinson>

17.Clemente, D., Cabral, T., Santos, P., & Taveira-Pinto, F. (2023). Blue Seaports: The Smart, Sustainable and Electrified Ports of the Future. *Smart Cities*, 6, 1560. <https://doi.org/10.3390/smartcities6030074>

18.Coronavirus disease (COVID-19). Situation Report – 205. *The official website of the World Health Organization*. <http://surl.li/pyfwq>

19.Coronavirus disease (COVID-19) Pandemic. IMO. *The official web-site of the International Maritime Organization*. <http://surl.li/pthin>

20.COVID-19: A 10-Point Action Plan to Strengthen International Trade and Transport Facilitation in Times of Pandemic. Policy Brief. 2020. No. 79. April (UNCTAD). *The official web-site of the UNCTAD*. https://unctad.org/en/PublicationsLibrary/presspb2020d3_en.pdf

21.Denyer, S., O’Grady, S. (2020). Passengers quarantined on cruise ship are desperate to escape coronavirus that infected 64 fellow travelers. *The Washington Post*. <http://surl.li/ponlw>

22.Ersoy, N., Yuksel, G., Aslihan, A. (2011). International Sanitary Conferences from the Ottoman perspective (1851–1938). *Hygiea Internationalis an Interdisciplinary Journal for the History of Public Health*, 10(1), 53–79. <https://doi.org/10.3384/hygica.1403-8668.1110153>

23.Global trade update. 2020. June (UNCTAD). *The official web-site of the UNCTAD*. https://unctad.org/en/PublicationsLibrary/ditcmisc2020d2_en.pdf

24.Guid to ship sanitation, 2011 (World Health Organization). *The official website of the World Health Organization*. https://apps.who.int/iris/bitstream/handle/10665/43193/9789241546690_eng.pdf?sequence=1

25.Hayes, J.N. (2005). *Epidemics and Pandemics: Their Impacts on Human History*. Santa Barbara, CA: ABC–CLIO.

26. Hong Kong: Bunkering operations affected amidst tightening of COVID-19 measures. *Manifold Times*. <https://www.manifoldtimes.com/news/hong-kong-bunkering-operations-affected-amidst-tightening-of-covid-19-measures/>

27. Howard-Jones, N. (1975). The scientific background of the International Sanitary Conferences, 1851–1938. World Health Organization. https://apps.who.int/iris/bitstream/handle/10665/62873/14549_eng.pdf?sequence=1

28. ICS Warns Failure to Follow Protocols Undermines Crew Change Efforts. *The Maritime Executive*. <https://www.maritime-executive.com/article/ics-warns-failure-to-follow-protocols-undermines-crew-change-efforts>

29. In March, freight traffic in the port of Barcelona decreased by –8.3%. *InforMare*. <http://www.informare.it/news/gennews/2020/20200588-porto-Barcellona-traffico-marzo-2020uk.asp>

30. Kivalov, S. (2023). The “Sea Factor” in Regional Cooperation: The Impact of the Russo-Ukrainian War. *Lex Portus*, 9(2), 19–27. <https://doi.org/10.26886/2524–101X.9.2.2023.2>

31. 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>

32. Kormych, B., & Averochkina, T. (2023). Black Sea Grain Initiative is Dead, Long Live the New Trade Corridor. *Lex Portus*, 9(4), 7–15. <https://doi.org/10.26886/2524–101X.9.4.2023.1>

33. Kormych, B., & Malyarenko, T. (2021). Strengthening Ukraine’s Black Sea Navy to be a Bulkhead Against Russia. *PONARS Eurasia Policy Memo*. <http://surl.li/pomyl>

34. Kormych, B., & Malyarenko, T. (2022). From gray zone to conventional warfare: the Russia-Ukraine conflict in the Black Sea. *Small Wars & Insurgencies*, <https://doi.org/10.1080/09592318.2022.2122278>

35. Kormych, B., Malyarenko, T. & Wittke, C. (2023) Rescaling the legal dimensions of grey zones: Evidence from Ukraine. *Global Policy*, 00, 1–15. <https://doi.org/10.1111/1758–5899.13233>

36. Malyarenko, T., & Kormych, B. (2023). New Wild Fields: How the Russian War Leads to the Demodernization of Ukraine's Occupied Territories. *Nationalities Papers*, 1–19. <https://doi.org/10.1017/nps.2023.33>

37. Leviäkangas, P., Ojala, L., Paik, S., & Pekkala, V. (2023). COVID-19 and the financial resilience of Finland's seaports. *Journal of Shipping and Trade*, 8. <https://doi.org/10.1186/s41072-023-00158-5>

План

1. Поняття транshipmentу.
2. Правове забезпечення здійснення транshipmentу в Україні.
3. Нові виклики та загрози, спричинені тимчасовою окупацією частини території України, та широкомасштабним російським вторгненням 2022 року.
4. Тенденції розвитку морського законодавства в умовах COVID-19.

Завдання для поточного контролю знань і вмінь

1. Проаналізуйте генезу впровадження транshipmentу у портах України.
2. Які зміни до чинного законодавства України у сфері транshipmentу можна запропонувати?
3. Оцініть зміни у чинному морському законодавстві, що відбулися з 2014 року з метою протидії російській агресії.
4. Охарактеризуйте практику протидії пандемії COVID-19 у морській галузі України та провідних державах світу.

БАНК ТЕСТІВ ДЛЯ САМОКОНТРОЛЮ ЗДОБУВАЧІВ ВИЩОЇ ОСВІТИ ЗА ТЕМАМИ ПРАКТИЧНИХ ЗАНЯТЬ

До Теми 1 «Міжнародне морське право: загальна характеристика»

1. *Міжнародне морське право започаткувалося у період:*
 1. Середньовіччя
 2. Нового часу
 3. Новітнього часу
 4. Античності
2. *Які принципи міжнародного публічного права є властивими 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 міжнародного морського права належать:*
 1. Конвенції
 2. Регіональні міжнародні угоди
 3. Національне законодавство держав
 4. ЦК України
 5. ГК України
 6. КК 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

До Теми 2 «Морські простори: міжнародно-правовий статус і міжнародно-правовий режим»

1. Правовий статус (А) і правовий режим (Б) «територіального моря» і «внутрішніх вод»:

1. (А) і (Б) різні.
2. (А) і (Б) однакові.
3. (А) – різний, (Б) – однакові.
4. (А) – однаковий, (Б) – різні.
5. Найбільш правильна та повна відповідь (Ваша думка).
2. Зовнішня границя «територіального моря» є державним

кордоном прибережної держави:

1. Так, завжди.
2. Ні, ніколи.
3. Іноді – так, іноді – ні.

4. Так, завжди, якщо прибережна держава це не держава-архіпелаг.

5. Найбільш правильна та повна відповідь (Ваша думка).

3. *Чи завжди державна границя на морі є зовнішньою границею «територіального моря»:*

1. Так, завжди.

2. Ні, ніколи.

3. Іноді – так, іноді – ні.

4. Так, завжди, якщо прибережна держава це не держава-архіпелаг.

5. Найбільш правильна та повна відповідь (Ваша думка).

4. *Чи можуть використовуватися для виміру ширини «територіального моря» острів і/або скеля:*

1. Можуть використовуватися й острів, й скеля – завжди.

2. Не можуть використовуватися ані острів, ані скеля – ніколи.

3. Острів – може використовуватися завжди; скеля – ніколи не використовується.

4. Острів – може використовуватися завжди; скеля – іноді.

5. Найбільш правильна та повна відповідь (Ваша думка).

5. *Використовуються чи для виміру ширини «територіального моря» «осихаючі при відливі піднесення»:*

1. Так, використовуються – завжди.

2. Ні, не використовуються – ніколи.

3. Так, використовуються, якщо на «осихаючому при відливі піднесенні» встановлений маяк.

4. Ні, не використовуються, якщо «осихаючі при відливі піднесення» перебуває далі ширини територіального моря від берега.

5. Найбільш правильна та повна відповідь (Ваша думка).

6. *Рейди включаються до «територіального моря» прибережної держави:*

1. Так, включаються – завжди.

2. Ні, не включаються – ніколи.

3. Так, включаються, але тільки у випадку, якщо вони звичайно використовуються для навантаження, розвантаження та якірної стоянки суден.

4. Ні, не включаються, у тому випадку, якщо вони цілком або частково розташовані за зовнішньою границею «територіального моря».

5. Найбільш правильна та повна відповідь (Ваша думка).

7. *Делімітація внутрішніх вод здійснюється із застосуванням:*

1. Замикаючих ліній для делімітації внутрішніх вод.

2. Архіпелажних ліній для делімітації архіпелажних вод.

3. Вихідних ліній для виміру ширини територіального моря.

4. Прямих вихідних ліній для виміру ширини територіального моря.

5. Найбільш правильна й повна відповідь (Ваша думка).

8. *Континентальний шельф прибережної держави простирається:*

1. До зовнішньої границі підводної окраїни материка.

2. На відстань 200 морських миль від вихідних ліній.

3. Не далі 350 морських миль від вихідних ліній.

4. Не далі меж, передбачених в UNCLOS82.

9. *Дані про межі континентального шельфу:*

1. Представляються до Комісію з меж континентального шельфу.

2. Є остаточними і для всіх обов'язковими, якщо вони встановлені на основі рекомендацій.

3. Здаються на зберігання Генеральному секретареві ІМО.

4. Належним чином опубліковуються Генеральним секретарем ООН.

10. *Прибережна держава здійснює над континентальним шельфом суверенні права:*

1. З метою його розвідки.

2. З метою розробки його природних ресурсів.

3. Які не залежать від окупації нею шельфу.

4. Які визначають правовий статус покриваючих вод.

11. *Право прокладати підводні кабелі і трубопроводи на континентальному шельфі:*

1. Мають право всі держави.

2. Має право прибережна держава.

3. Має право держава, що дотримується положень UNCLOS82.
4. Має право держава, що не має виходу до моря.
12. *До штучних островів, установок і споруд на континентальному шельфі:*
 1. Частина VI «Континентальний шельф» – застосовується.
 2. Частина VI «Континентальний шельф» – не застосовується.
13. *Бурильні роботи на континентальному шельфі дозволяє провадити прибережна держава:*
 1. Якщо вони проводяться для будь-яких цілей.
 2. Якщо вони проводяться для цілей розвідки або розробки природних ресурсів.
14. *Відрахування та внески проводяться прибережною державою:*
 1. Якщо ця держава, що не розвивається.
 2. Через Орган, щорічно, фінансові відрахування.
 3. Через Орган, щорічно, матеріальні внески натурою.
 4. Через Орган, щорічно, після закінчення перших 5 років, у розмірі 7% від вартості або обсягу продукції.
15. *Зовнішня границя континентального шельфу України може бути встановлена далі 200 морських миль від вихідних ліній:*
 1. Ні, не може
 2. Так, може, але тільки в Чорному морі
 3. Так, може, але тільки в Азовському морі
 4. Так, може.
16. *Право прибережної держави розробляти надра шляхом прокладки тунелів:*
 1. Залежить від глибини водного покриву над надрами.
 2. Не залежить від глибини водного покриву над надрами.
17. *Карти та/або переліки географічних координат точок ліній а) зовнішніх границь континентального шельфу та б) делімітаційних ліній здаються на зберігання:*
 1. Генеральному секретареві ООН – а).
 2. Генеральному секретареві Органа – а).
 3. Генеральному секретареві ООН – б).
 4. Генеральному секретареві Органа – б).

**До Тем 3–4 «Морська діяльність:
міжнародно-правовий режим»**

1. Які морські простори належать до державної території?

1. Територіальне море
2. Прилегла зона
3. Континентальний шельф
4. Внутрішні морські води
5. Виключна економічна зона

2. З якою метою встановлюється прилегла зона?

1. З метою контролю
2. З метою переслідування по гарячих слідах
3. З метою покарання

3. Конвенція про мінімальні норми на торговельних суднах

1976 р. регулює:

1. Технічні вимоги до суден
2. Кваліфікаційні вимоги до екіпажу
3. Сигнали та вогні на морі
4. Правила маневрування
4. *Мета створення та функціонування ІНМАРСАТ:*

1. Пошук и та рятування на морі
2. Телефонний зв'язок
3. Гідролокація та навігація
4. Відстеження положення суден на морі

5. Мета створення та функціонування КОСПАС–САРСАТ:

1. Пошук и та рятування на морі
2. Телефонний зв'язок
3. Гідролокація та навігація
4. Відстеження положення суден на морі

**До Теми 5 «Врегулювання спорів, пов'язаних з тлумаченням
і застосуванням Конвенції Організації Об'єднаних Націй
з морського права 1982 року»**

1. Під міжнародним правовим спором розуміється

1. Наявність між суб'єктами міжнародного права неурегульованих розбіжностей з різних проблем міжнародних відносин, у тому

числі з питань тлумачення міжнародних договорів, що мають чітко позначений предмет і взаємні претензії.

2. Спір, переданий на розгляд міжнародних інституцій

3. Розбіжності у тлумаченні Конвенції ООН з морського права 1982 року.

4. Об'єктивно існуюче зіткнення інтересів

2. *Морські спори виникають при:*

1. Встановленні меж територіального моря;

2. Визначенні меж континентального шельфу;

3. Розмежуванні виключних економічних зон;

4. Видобутку живих ресурсів;

5. Забезпечення вільного судноплавства;

6. Запобігання забруднення Світового океану.

3. *Розділ 1 частини XV Конвенції ООН з морського права передбачає наступні засоби вирішення спорів:*

1. Переговори

2. Консультації

3. Єднальна процедура

4. Судовий розгляд

5. Арбітражне врегулювання

4. *Формами міжнародного арбітражу є:*

1. Такий, що передбачається в міжнародних договорах для вирішення спорів, що можуть виникнути при їхньому тлумаченні та застосуванні (інституційний, або постійний, арбітраж)

2. Створюваний щодо конкретного спору, так званий арбітраж *ad hoc*, або ізольований арбітраж.

3. Міжнародний комерційний арбітраж

5. *У спеціальному арбітражі розглядаються справи, що стосуються:*

1. Рибальства

2. Захисту та збереження морського середовища,

3. Морських наукових досліджень,

4. Судноплавства

5. Забруднення із суден і в результаті заховання відходів

6. Розмежування морських просторів
7. Діяльності у спірних морських просторах.

**До Тем 6–7 «Торговельне мореплавство:
правовий режим»**

1. «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).

2. «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).

3. «BALTIME39»: судновласник має право канцелювати 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).

4. «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).

5. «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).

6. «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» (flost fio + stowed + trimmed).

5. Найбільш правильна і повна відповідь –; у зв'язку з тим, що – (Ваша версія).

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

1. Після отримання рахунку Судновласників.

2. Якщо Судновласники подали фрахтувальнику нотіс.

3. Якщо Судновласники подали фрахтувальнику 96-ти годинний нотіс.

4. Якщо Фрахтувальники не сплатили демередж після закінчення 96-ти годинного нотісу.

5. Найбільш правильна і повна відповідь –; у зв'язку з тим, що – (Ваша версія).

8. *«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).

9. *«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).

10. *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).

11. *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).

12. 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).

13. 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).

14. Доказом наявності та змісту договору морського круїзу є:

1. Рейсовий чартер «Incharepass».
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).

15. 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 засновано, і основне місце діяльності якої знаходиться в Україні.

5. Найбільш правильна і повна відповідь –; у зв'язку з тим, що – (Ваша версія).

16. *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).

До Теми 8. «Морські вимоги: правовий режим»

1. *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. Сповіднення про час і місце забезпечення доказів сторонам та зацікавленим особам не подається;

3. Капітан і члени екіпажу судна не попереджаються про відповідальність за дачу завідомо неправдивих показань або за відмову або ухилення від дачі показань.

4. Особливостей він не має

2. *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

3. *Документ, що містить умови договору морського страхування, називається:*

1. Франшиза.

2. Суброгація.

3. Абандон.

4. Найбільш правильна і повна відповідь –; у зв'язку з тим, що – (Ваша версія).

4. *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).

5. *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).

6. *Страховик не відповідає за збитки, що виникли внаслідок:*

1. Грубої необережності Страхувальника.

2. Зношеності приналежностей 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).

7. 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).

8. 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).

9. 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).

До Тем 9. «Морське право: перспективи розвитку»

1. ISO-Контейнер це

- a) стандартизована тара багаторазового використання
- b) пристрій для перевезення вантажів

в) пристрій для торгівлі.

2. *Одиниці виміру об'єму контейнерів:*

а) кубічні метри

б) кубічні сантиметри

в) TEU

г) FEU

3. *Фідерний траншипмент це*

а) перевантаження вантажу з великих контейнеровозів на малі судна

б) перевантаження вантажу з великих контейнеровозів на річкові судна

в) перевантаження вантажу з великих контейнеровозів на інші судна

г) перевантаження вантажу з великих контейнеровозів на судна під іноземними прапорами.

4. *Кластер це*

а) об'єднання підприємницьких структур

б) група локалізованих взаємозалежних компаній

в) юридична особа

г) фізична особа

5. *Траншипмент є умовою*

а) залучення додаткових вантажопотоків до портів

б) збільшення імпорту товарів

в) збільшення експорту товарів

г) збільшення транзиту товарів

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

Проведення практичних 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.

При проведенні практичних занять викладач заздалегідь формує порядок проведення практичного 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 практичного заняття.

Слід також продемонструвати здобувачам вищої освіти види записів, використання яких допоможе їм брати 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.

Оцінка доповідей, відповідей 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).

Оцінювання вирішення ситуативних завдань проводиться також за національною шкалою, про що робиться відмітка в журналі академгрупи.

ЗАВДАННЯ ДЛЯ САМОСТІЙНОЇ РОБОТИ³

Тема

МІЖНАРОДНЕ МОРСЬКЕ ПРАВО: ЗАГАЛЬНА ХАРАКТЕРИСТИКА

1. Дослідіть генезу первісних засад міжнародного морського права часів Київської Русі, складіть та запишіть періодизацію з визначенням факторів, що впливали на створення норм та звичаїв.

2. Проаналізуйте пам'ятки морського права у Стародавньому світі (у Греції, Римі, Єгипті тощо), складіть та запишіть періодизацію з визначенням факторів, що впливали на створення норм та звичаїв.

3. Визначте та запишіть характерні риси управління портами Стародавнього світу.

4. Охарактеризуйте розвиток портів, заснованих греками на узбережжі Чорного моря, складіть та запишіть періодизацію з визначенням факторів, що впливали на практики управління.

5. Вивчіть діяльність Ліги Націй з розробки та прийняття міжнародних угод у сфері морського права, запишіть її результати.

6. Охарактеризуйте діяльність ООН з розробки та прийняття міжнародних угод у сфері морського права, запишіть основні етапи та їх результати.

7. Здійсніть огляд судової практики (міжнародної та національної) у справах, що виникають із приводу розмежування морських просторів, діяльності у них; визначте, систематизуйте та запишіть категорії справ і результати розгляду.

8. Проаналізуйте програмні документи у сфері морської діяльності та торговельного мореплавства, що були прийняті в Україні та

³ Рекомендована література до відповідних тем передбачена у планах практичних занять.

у зарубіжних країнах; систематизуйте та запишіть їх основні принципи.

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

Тема

МОРСЬКІ ПРОСТОРИ: МІЖНАРОДНО-ПРАВОВИЙ СТАТУС І МІЖНАРОДНО-ПРАВОВИЙ РЕЖИМ

1. Порівняйте двосторонні угоди про торговельне мореплавство, виявіть та запишіть закономірності їх побудови, характер норм. Визначте та запишіть, які види режимів можуть бути передбачені цими угодами.

2. Дослідіть двосторонні угоди про торговельне мореплавство України, визначте та запишіть, суднам під яким прапором у портах України надається режим 1) національний; 2) найбільшого сприяння; 3) найбільш сприятливої нації.

3. Дослідіть матеріали справи Україна v Румунія щодо розмежування морських просторів та порівняйте результати судового розгляду спору з іншими подібними прецедентами Міжнародного суду ООН. Виявіть схожі та відмінні риси, запишіть у вигляді таблиці.

4. Накресліть схему прибережних морських просторів з позначенням максимальних значень їх ширини.

Тема

МОРСЬКА ДІЯЛЬНІСТЬ: МІЖНАРОДНО-ПРАВОВИЙ РЕЖИМ (частина 1)

1. Визначте правовий режим діяльності у Міжнародному районі морського дна та охарактеризуйте практику роботи Міжнародного органу з морського дна, запишіть.

2. Охарактеризуйте правовий статус та правовий режим найбільших проток, що використовуються для міжнародного судноплавства (за вибором); підготуйте коротку доповідь.

3. Охарактеризуйте правовий статус та правовий режим найбільших каналів, що використовуються для міжнародного судноплавства (за вибором); підготуйте коротку доповідь.

4. Проаналізуйте наукові підходи до визначення морської діяльності та її складників, запишіть.

5. Визначте та охарактеризуйте практику застосування процедур Port state control у різних регіонах Світу (за вибором); підготуйте коротку доповідь.

Тема

МОРСЬКА ДІЯЛЬНІСТЬ:

МІЖНАРОДНО-ПРАВОВИЙ РЕЖИМ (частина 2)

1. Дослідіть динаміку правового забезпечення режиму міжнародних рік, запишіть основні етапи та їх характерні риси.

2. Визначте особливості режиму міжнародної ріки Дунай, запишіть його основні принципи.

3. Охарактеризуйте діяльності Дунайської комісії та сучасні ініціативи з розвитку Дунайського регіону; коротко занотуйте основні напрямки діяльності та ініціативи з визначенням ролі України у них.

4. Визначте правовий статус та правовий режим водних просторів Арктики; занотуйте основні положення.

5. Визначте правовий статус та правовий режим водних просторів Антарктики; занотуйте основні положення.

Тема

ВРЕГУЛЮВАННЯ СПОРІВ, ПОВ'ЯЗАНИХ

З ТЛУМАЧЕННЯМ І ЗАСТОСУВАННЯМ КОНВЕНЦІЇ ОРГАНІЗАЦІЇ ОБ'ЄДНАНИХ НАЦІЙ З МОРСЬКОГО ПРАВА 1982 РОКУ

1. Надайте визначення міжнародного публічного морського спору; запишіть.

2. Визначте, систематизуйте та запишіть новели Конвенції ООН з морського права 1982 року щодо вирішення морських спорів.

3. Визначте, чи є морський арбітраж різновидом міжнародного комерційного арбітражу; запишіть висновки.

4. Охарактеризуйте рішення Трибуналу з морського права щодо негайного звільнення та повернення в Україну утримуваних Росією екіпажів українських військових кораблів «Нікополь», «Бердянськ», «Яни Капу»; запишіть правові підстави та результати.

5. Розгляньте процедури врегулювання спорів, що пов'язані з морською діяльністю, застосовані Україною з 2014 року; запишіть.

Тема

ТОРГОВЕЛЬНЕ МОРЕПЛАВСТВО: ПРАВОВИЙ РЕЖИМ

(частина 1)

1. Дослідіть договір чартеру (фрахтування); запишіть основні характеристики.

2. Дослідіть проформи договору чартеру (фрахтування); занотуйте основні характеристики.

3. Визначте схожі та відмінні риси договору чартеру (фрахтування) та майнового найму і договору чартеру (фрахтування) та перевезення; занотуйте у вигляді порівняльної таблиці.

4. Дослідіть проформи договору морського перевезення вантажу (за вибором); занотуйте основні характеристики.

5. Дослідіть проформи договору морського перевезення пасажирів (за вибором); занотуйте.

6. Дослідіть проформи коносаментів (за вибором); занотуйте основні умови.

Тема

ТОРГОВЕЛЬНЕ МОРЕПЛАВСТВО: ПРАВОВИЙ РЕЖИМ

(частина 2)

1. Укладіть договір фрахтування судна за бербоут-чартером; запишіть.

2. Укладіть договір фрахтування судна за тайм-чартером; запишіть.

3. Проаналізуйте димайз-чартер та слот-чартер, порівняйте, запишіть.

4. Визначте систему правового регулювання договору чартеру у різних країнах світу (за вибором); занотуйте.

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

6. Визначте правове забезпечення договорів морського перевезення вантажу та пасажирів в різних країнах; підготуйте коротку доповідь.

Тема

МОРСЬКІ ВИМОГИ: ПРАВОВИЙ РЕЖИМ

1. Дослідіть практику застосування в Україні Міжнародної конвенції з уніфікації деяких правил щодо накладення арешту на морське судно 1952 р.; занотуйте основні проблеми та рішення.

2. Визначте категорію «бодмерея» відповідно до національних законодавств зарубіжних держав (за вибором); запишіть.

3. Охарактеризуйте діяльність провідних товариств морського взаємного страхування: статутні документи, сфера діяльності, порядок внесення внесків та виплати страхових відшкодувань (за вибором); підготуйте коротку доповідь.

4. Проаналізуйте міжнародне співробітництво товариств взаємного страхування; підготуйте коротку доповідь.

5. Означте правовий режим страхового захисту у товариствах взаємного страхування майнових інтересів, пов'язаних з експедиторською та логістичною діяльністю; занотуйте основні положення.

Тема

МОРСЬКЕ ПРАВО: ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ

1. Дослідіть поняття «вільна практика» у національних законодавствах, міжнародних угодах, у спеціальній літературі. Складіть його власне визначення, запишіть.

2. Визначте можливість застосування спеціальних сил та засобів прибережної держави до подавлення заколоту на борту іноземного військового судна, що перебуває біля причалу порту прибережної держави; запишіть результати.

3. Проаналізуйте організаційно-правовий механізм та наслідки впровадження траншипменту в морських портах України до 2022 р. та після початку широкомасштабного вторгнення; занотуйте.

4. Проаналізуйте процес та наслідки впровадження траншипменту в одному з великих портів світу (на вибір; мають бути представлені усі континенти); підготуйте коротку доповідь.

РЕКОМЕНДОВАНІ ТЕМИ РЕФЕРАТІВ, ДОПОВІДЕЙ, ПРЕЗЕНТАЦІЙ

Підготовка реферату (доповіді) або презентації в межах питань, що розглядаються на лекційних та практичних заняттях. Реферат повинен являти собою результати поглибленого дослідження окремих питань курсу та бути підкріпленим значною науково-літературною базою та прикладами з практики. Доповідь являє собою інформаційне повідомлення.

Тема 1. Міжнародне морське право: загальна характеристика

Україна – морська держава.

Міжнародні морські організації та їх вплив на морську діяльність.

Тема 2. Морські простори: міжнародно-правовий статус і міжнародно-правовий режим

Mare liberum та Mare clausum: історичні підходи до поширення юрисдикції держав на морські простори.

Концепції прибережних морських просторів та поширення на них юрисдикції прибережних держав (патримоніальне море, матримоніальне море тощо).

«Пакетний» підхід у Конвенції ООН з морського права 1982 року.

Організаційно-правові механізми протидії морському піратству та тероризму на морі: юрисдикція держав.

Тема 3. Морська діяльність: міжнародно-правовий режим (частина 1)

Режим використання АІС у прилеглий зоні України.

Режим континентального шельфу у Чорному морі.

Справа Україна v Румунія щодо розмежування морських просторів.

Міжнародно-правові стандарти та практика розслідування аварії або інциденту на морі

Класифікація, розслідування та облік аварійних випадків із суднами

Конвенція з охорони людського життя на морі (SOLAS74)

Військово-морська діяльність: правовий режим

Проблематика забезпечення безпеки автономного судноплавства.

Тема 4. Морська діяльність: міжнародно-правовий режим (частина 2)

Проблеми встановлення режиму історичних вод держав.

Режим морських портів: провідні підходи до визначення обсягу юрисдикції держави порту.

Перспективи визначення режиму Керченської протоки та Керч-Снікальського каналу.

Чорне море, Чорноморські протоки та безпека судноплавства.

Особливості правового регулювання режиму міжнародних рік (загальні та спеціальні угоди).

Тема 5. Врегулювання спорів, пов'язаних з тлумаченням і застосуванням Конвенції ООН з морського права 1982 року

Справа про рибні ресурси (Велика Британія v Норвегії), 1951 р.

Справа про континентальний шельф Північного моря (1967–1969).

Справа про континентальний шельф Егейського моря (1976–1978).

Справа про делімітацію морського кордону в затоці Мен (Канада v США), 1984 р.

Справа про делімітацію континентального шельфу в Середземному морі (Лівійська Арабська Джамахирія v Тунісу), 1982 р.

Справа про делімітацію континентального шельфу в Середземному морі (Лівійська Арабська Джамахирія v Мальта), 1985 р.

Справа про делімітацію на морі та територіальних питань (Бахрейн v Катар), 1995 р.

Справа про розмежування континентального шельфу між Великою Британією та Францією в протоці Ла-Манш (1977 р.).

Справа про розмежування континентального шельфу в Чорному морі (Україна v Румунія), 2009 р.

Справа щодо спору відносно протоки Джохор (Малайзія v Сінгапур).

Справа про протоку Корфу.

Справи щодо морської делімітації в районі острова Ян-Майєн.

ITLOS. Справа № 1 т/х „SAIGA” (Сан-Вісент і Гренадіни v Гвінея).

ITLOS. Справа № 2 т/х „SAIGA” (Сан-Вісент і Гренадіни v Гвінеї).

ITLOS. Справа № 5 т/х „CAMOUCO” (Панама v Франція).

ITLOS. Справа № 6 т/х „MONTE CONFURCO”

(Сейшельські острови проти Франції).

ITLOS. Справа № 8 т/х „GRAND PRINCE” (Беліз v Франція).

ITLOS. Справа № 9 т/х „CH AISIRI REEFER-2” (Панама v Ємен).

Тема 6. Торговельне мореплавство: правовий режим (частина 1).

Проведення дізнання на судні, що знаходиться у морі.

Нотаріальні повноваження капітана морського торговельного судна.

Роль капітана при збиранні доказів на судні щодо виникнення морських вимог.

Конвенція з підготовки та дипломування моряків і несенню вахти (STCW 78/95).

Порівняльна характеристика проформ чартерів.

Тема 7. Торговельне мореплавство: правовий режим (частина 2).

«Безпечний порт» як провідна умова договорів чартеру (фрахтування): особливості судової практики.

Морські застави та іпотеки.

Арешт суден.

Тема 8. Морські вимоги: правовий режим

Проблеми імплементації міжнародних угод у сфері морських вимог в Україні.

Судова практика у сфері арештів морських суден.

Тема 9. Морське право: перспективи розвитку.

Міжнародно-правовий режим протидії забрудненню морського середовища пластиком

Міжнародно-правовий режим протидії протиправній морській діяльності

Кодекс щодо охорони суден і портових споруд (ISPS Code)

Організаційно-правові засади діяльності класифікаційних товариств.

МАКО (IACS)

Правова кваліфікація правопорушень, що сталися у сфері морської діяльності

Правовий режим посередницької діяльності у сфері морського транспорту

Конвенція щодо полегшення міжнародного морського судноплавства 1965 р.: імплементація в Україні

Документи планування розвитку внутрішнього водного транспорту.

ПИТАННЯ ДЛЯ ПІДСУМКОВОГО КОНТРОЛЮ ЗНАНЬ І ВМІНЬ ЗДОБУВАЧІВ ВИЩОЇ ОСВІТИ

1. Етапи кодифікації та розвитку міжнародного морського права.
2. Поняття міжнародного морського права.
3. Місце міжнародного морського права в системі правових наук.
4. Предмет міжнародного морського права.
5. Основні принципи міжнародного морського права.
6. Джерела міжнародного публічного морського права.
7. Джерела міжнародного приватного морського права.
8. Структура міжнародного морського права.
9. Сучасна класифікація морських просторів.
10. Міжнародно-правовий режим водних просторів.
11. Міжнародно-правовий режим територіального моря.
12. Правила мирного проходу територіальним морем іноземними торговельними суднами.
13. Правила мирного проходу територіальним морем іноземними військовими кораблями.
14. Правила заходження до внутрішніх вод іноземних торговельних суден.
15. Правила заходження до внутрішніх вод іноземних військових кораблів.
16. Міжнародно-правовий режим відкритого моря.
17. Юрисдикція у відкритому морі.
18. Міжнародно-правовий режим прилеглої зони.
19. Міжнародно-правовий режим виключної економічної зони.
20. Міжнародно-правовий режим морських портів, суден та їхніх екіпажів в іноземних морських портах.
21. Характеристика двосторонніх угод про торговельне мореплавство.
22. Міжнародно-правовий режим дна та надр дна.

23. Міжнародно-правовий статус та режим континентального шельфу у межах 200-мильної зони.
24. Міжнародно-правовий статус та режим континентального шельфу за межами 200-мильної зони.
25. Комісія з меж континентального шельфу.
26. Міжнародний район морського дна.
27. Правовий режим проток, що використовуються для міжнародного судноплавства.
28. Правовий режим морських каналів.
29. Правовий режим міжнародних рік.
30. Правовий режим ріки Дунай.
31. Поняття морської діяльності.
32. Міжнародно-правовий режим військово-морської діяльності.
33. Міжнародно-правова система забезпечення безпеки мореплавства.
34. Навігаційні правила забезпечення безпеки мореплавства: міжнародно-правовий базис.
35. Експлуатаційні правила забезпечення безпеки мореплавства: міжнародно-правовий базис.
36. Технічні правила забезпечення безпеки мореплавства: міжнародно-правовий базис.
37. Основні нормативно-правові акти щодо договору морського перевезення вантажу.
38. Договір морського перевезення вантажу: поняття, визначення, сфера застосування, сторони, форма, суттєві умови.
39. Обмеження відповідальності за договором морського перевезення вантажу.
40. Коносамент та його функції.
41. Характеристика проформ договору морського перевезення вантажу та коносаментів.
42. Основні нормативно-правові акти щодо договору морського перевезення пасажирів.
43. Договір морського перевезення пасажирів: поняття, визначення, сфера застосування, сторони, форма, суттєві умови.

44. Обмеження відповідальності за договором морського перевезення пасажирів.
45. Характеристика проформ договору морського перевезення пасажирів.
46. Договір морського круїзу.
47. Договір чартеру (фрахтування): поняття, визначення, сфера застосування, сторони, форма, суттєві умови.
48. Правовий базис договору чартеру (фрахтування).
49. Характеристика проформ чартерів.
50. Порівняльна характеристика договору чартеру (фрахтування) та договору майнового найму.
51. Порівняльна характеристика договору чартеру (фрахтування) та перевезення.
52. Поняття морського агентування.
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. Провідні товариства морського взаємного страхування: статутні документи, сфера діяльності, порядок внесення внесків та виплати страхових відшкодувань.
57. Товариства морського взаємного страхування Великої Британії.
58. Товариства морського взаємного страхування Скандинавії.
59. Товариства морського взаємного страхування Японії.
60. Товариства морського взаємного страхування США.
61. Міжнародне співробітництво товариств взаємного страхування.
62. Страховий захист у товариствах взаємного страхування майнових інтересів, пов'язаних з експедиторською та логістичною діяльністю у сфері міжнародного торговельного мореплавства.
63. Міжнародні конвенції про перевезення морем пасажирів та їх багажу: історія розробки, прийняття, набуття чинності, основні вимоги до перевізника.

64. Конвенція про уніфікацію правил щодо перевезення пасажирів морем 1961 р.: аналіз прав та обов'язків сторін.
65. Міжнародна конвенція про уніфікацію деяких правил про перевезення морем багажу пасажирів 1967 р.: аналіз прав та обов'язків сторін.
66. Афіньська конвенція про перевезення морем пасажирів та їх багажу 1974 року: аналіз прав та обов'язків сторін.
67. Протокол до Афіньської конвенції про перевезення морем пасажирів та їх багажу 1974 року: причини прийняття, загальна характеристика документа.
68. Ініціатива щодо безпечного транспортування зерна та продуктів харчування з українських портів 2022 р.: правова характеристика пакету документів.
69. Міжнародний публічний морський спір: поняття, визначення.
70. Процедури вирішення спорів, передбачені Конвенцією ООН з морського права 1982 року.
71. Арбітражна процедура вирішення морських спорів.
72. Спеціальний арбітраж за нормами морського права.
73. Міжнародний суд ООН як обов'язкова судова інстанція для врегулювання морських спорів.
74. Міжнародний трибунал з морського права: правовий базис діяльності, функції, практика.

Навчальне видання

МІЖНАРОДНЕ МОРСЬКЕ ПРАВО

Навчально-методичний посібник

для підготовки здобувачів вищої освіти
галузі знань 29 «Міжнародні відносини» за спеціальністю
293 «Міжнародне право»

Укладачі:

Тетяна Володимирівна Аверочкіна,
Юрій Володимирович Сергєєв

Електронне видання

В авторській редакції

Ум-друк. арк. 9,4.

Зам. № 2402–16.

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