

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ

НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ  
«ОДЕСЬКА ЮРИДИЧНА АКАДЕМІЯ»

Серія «Навчально-методичні посібники»

**Т.В. Аверочкіна, В.В. Гаверський**

# **МОРСЬКЕ ПРАВО**

**Навчально-методичний посібник**

Освітні програми  
підготовки здобувачів вищої освіти ступеня бакалавра  
в Національному університеті «Одеська юридична академія»  
галузі знань – 08 «Право», 29 «Міжнародні відносини»  
спеціальності – 081 «Право», 293 «Міжнародне право»

Одеса  
Фенікс  
2021

УДК 341.225:347.79  
А19

**Автори:**

**Аверочкіна Тетяна Володимирівна** – доктор юридичних наук, старший науковий співробітник, доцент, завідувач лабораторією кафедри морського та митного права Національного університету «Одеська юридична академія»;

**Гаверський Віталій Валерійович** – кандидат юридичних наук, доцент кафедри морського та митного права Національного університету «Одеська юридична академія»

Рекомендовано до друку навчально-методичною радою  
Національного університету «Одеська юридична академія»  
(протокол № 2 від 4 грудня 2020 р.).

**Рецензенти:**

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

**Кулісв Арсен Юрійович** – кандидат юридичних наук, доцент, завідувач кафедри морського права Одеського національного морського університету.

**Аверочкіна Т.В.**

А19 Морське право : навч.-метод. посібн., освітні програми підготовки здобувачів вищої освіти ступеня бакалавра в Національному університеті «Одеська юридична академія», галузі знань – 08 «Право», 29 «Міжнародні відносини», спеціальності – 081 «Право», 293 «Міжнародне право» / Т. В. Аверочкіна., В. В. Гаверський.– Одеса : Фенікс, 2021.– 162 с.  
ISBN 978-966-928-64-7

У посібнику викладаються сучасні тенденції розвитку правового забезпечення морської діяльності, основні проблеми правозастосовної практики у цій сфері, розглядається пошук шляхів їх можливого вирішення.

Рекомендовано студентам юридичних вузів, що мають знання, отримані у результаті вивчення курсів кримінального, міжнародного та адміністративного права. Зокрема студентам денної форми навчання факультету цивільної та господарської юстиції НУ «ОЮА».

УДК 341.225: 347.79

ISBN 978-966-928-64-7

© Аверочкіна Т. В., Гаверський В. В., 2021

# ЗАГАЛЬНІ ПОЛОЖЕННЯ

---

---

Морське право, сформоване у стародавньому світі, сьогодні є втіленням багатьох звичаєвих норм, що отримали загальнообов'язкове значення, набувши юридичної сили норм міжнародних угод. Правовий статус та режим діяльності у морських просторах є визначними для провадження у них правомірної діяльності. Особливе значення має також стандартизація та оптимізація процедур у морських портах з метою інтенсифікації міждержавного вантажообігу.

Дійсно, 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 морське судноплавство стало загальнопланетарним явищем, що перебуває у постійному розвитку, але зберігає в якості пріоритетних завдань охорону людського життя на морі та забезпечення безпеки судноплавства.

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 більшою мірою з морських просторів відкритого моря, що не підпорядковуються суверенітету будь-якої держави, на них не поширюється юрисдикція дежав. У сучасному світі міжнародному морському судноплавству відведено важливу роль у діяльності усіх держав. В Україні ефективне функціонування морського транспорту є необхідною умовою становлення її як морської держави, сталого розвитку її транспортного комплексу та економіки у цілому.

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

пандемією COVID-19 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 морського права. Йдеться, по-перше, про морські простори, 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 – зони Світового океану, на які поширюється юрисдикція України; по-третє, про морські простори – відкрите море – які є просторами 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 Міжнародній конвенції ООН з морського права 1982 року та про обов'язковість виконання її положень.

Ця діяльність є неможливою без застосування морських суден. Міжнародна спільнота напрацювала значну кількість нормативно-правових актів, норми яких стосовно суден є обов'язковими для виконання під час перебування суден у відкритому морі. Ці положення стосуються України як держави, яка надає суднам право плавати під її прапором і потребують підтримання реального зв'язку та здійснення юрисдикції у технічних, адміністративних та соціальних питаннях стосовно судна та членів екіпажу цього судна.

Торговельне мореплавання є видом діяльності, який пов'язаний із використанням суден із господарською, науковою, спортивною, культурною та іншими цілями. Це передбачає укладання відповідних угод у галузі торговельного мореплавання. Ці угоди містять норми про портові формальності сторін цих угод, оподаткування діяльності, пов'язаної з торговельним мореплаванням, про режим подолання надзвичайних подій силами договірних держав, правовий режим суден в морських портах, а також їхніх екіпажів (питання кримінальної та адміністративної

юрисдикції). Суттєвим та незаперечним фактором також є необхідність попередження правопорушень та кримінальних злочинів на морському транспорті, у морських портах та інших просторах внутрішніх морських вод України, в її територіальному морі, у виключній (морській) економічній зоні. Саме це обумовлює необхідність вивчення морського права.

**Мета** вивчення дисципліни «Морське право» полягає у формуванні у слухачів системи знань про сучасні тенденції розвитку правового забезпечення морської діяльності, визначенні основних проблем правозастосовної практики у цій сфері, а також пошук шляхів їх можливого вирішення.

**Завданням** вивчення дисципліни «Морське право» є набуття слухачами

- знань національного законодавства та міжнародних угод у сфері морської діяльності, методів правового регулювання морської діяльності з набуттям рівня їх сформованості, що дозволяє орієнтуватися та застосовувати їх до практичних ситуацій;
- вмінь виявляти у численних суспільних відносинах такі, що належать до предмета регулювання морського права, визначати суб'єктів, об'єкт та зміст таких правовідносин; аналізувати і синтезувати досягнення науки морського права, представлені у іншомовних джерелах; розробляти проекти нормативно-правових актів з питань морської діяльності, обґрунтовувати доцільність їхнього запровадження; здійснювати правову експертизу проектів нормативно-правових актів, управлінських рішень у сфері морської діяльності на предмет відповідності законодавству України; виконувати приписи морського права та інших галузей матеріального і процесуального права, що є основою діяльності органів публічного адміністрування морської діяльності; використовувати у правозастосовній діяльності нормативно-правові акти, що регулюють морські та інші відносини, що виникають з приводу морської діяльності;

- навичок застосування сучасних інформаційних технологій та інформаційних ресурсів у сфері морського права для розв'язання практичних задач; роз'яснення матеріально-правових та процесуальних особливостей розгляду судами окремих категорій адміністративних, цивільних та господарських справ, що виникають з морської діяльності; розв'язання практичних задач зі сприяння реалізації та захисту прав та законних інтересів фізичних і юридичних осіб; порівняльно-правового аналізу міжнародних договорів та національного законодавства України у сфері морського права та їх виро-стання у практичній діяльності.

Вивчення дисципліни «Морське право» рекомендовано студентам юридичних вузів, що мають знання, отримані у результа-ті вивчення курсів кримінального, міжнародного та адміністра-тивного права.

# СТРУКТУРА НАВЧАЛЬНОЇ ДИСЦИПЛІНИ

Форма навчання	Курс	Семестр	Лекційні заняття	Практичні заняття	Всього ауд. год	Курсові роботи	Контрольні роботи	Самостійна робота	Всього годин	Кількість кредитів ECTS	Екзамен	Залік
очна	3	6	14	16	30	-	-	60	90	3	-	+

## ТЕМАТИЧНИЙ ПЛАН

№ п/п	Тема	Лекційні заняття (год.)	Практичні заняття (год.)	Самостійна робота (год.)
		д	д	д
1	Морське право: загальна характеристика навчальної дисципліни, галузі права та галузі законодавства	2	2	8
2	Морські простори: міжнародно-правовий статус і міжнародно-правовий режим	2	4	12
3	Морська діяльність: міжнародно-правовий режим	2	2	10
4	Врегулювання спорів, пов'язаних з тлумаченням і застосуванням Конвенції Організації Об'єднаних Націй з морського права 1982 року	2	2	10
5	Торговельне мореплавство: правовий режим	2	2	10
6	Морські вимоги: правовий режим	2	2	8
7	Морське право: перспективи розвитку	2	2	2
	<b>Всього</b>	<b>14</b>	<b>16</b>	<b>60</b>

# НАВЧАЛЬНИЙ КОНТЕНТ

---

---

## ЛЕКЦІЯ № 1

### *Тема*

*Морське право: загальна характеристика навчальної дисципліни, галузі права та галузі законодавства*

### **Мета вивчення**

Надати уявлення та сформувати систему знань про генезу морського права, його поняття, предмет, принципи, місце у системі правових наук, а також визначити сучасні тенденції розвитку правового забезпечення морської діяльності, визначити основні проблеми правозастосовної практики у цій сфері, а також шляхи їх можливого вирішення.

### **План**

1. Етапи кодифікації та розвитку морського права
2. Поняття морського права та місце в системі правових наук
3. Предмет морського права
4. Основні принципи морського права
5. Джерела морського права
6. Структура морського права

### **Основний зміст**

#### ***1. Етапи кодифікації та розвитку морського права***

Основи морського права були закладені фінікійськими навігаторами, що здійснювали плавання на своїх вітрильних та веслових суднах в Середземному та з'єднаних з ним морях ще в V – XII ст.ст. до н.е. Задовго до виникнення морського права існували морські звичаї, деякі з яких не втратили свого значення й до сьогодні. Значна їх частина формувалася на морських просторах, в портах, а також на основі двосторонніх угод різних

країн. У порівнянні з іншими галузями права, морське право є найбільш стабільним, оскільки в його основі лежать головним чином не політичні, та навіть не соціально-економічні, а загальнолюдські фактори. В XIV – XVIII ст.ст. звичаєве морське право витісняється законодавчим, прикладом тому стали Морський кодекс Швеції 1667 р., Торговельне укладення Росії 1681 р. та ін. Перша спроба кодифікації норм, що регулюють правовий режим територіального моря, розпочата в 1930 р. під егідою Ліги Націй, успіхом не увінчалася, її результатом став лише проект конвенції, підготовлений для розгляду в майбутньому. Потреба в універсальній кодифікації норм міжнародного права з'явилася після Другої світової війни, коли промислово розвинені країни приступили до розвідки та експлуатації природних ресурсів континентального шельфу, а також проведення морських наукових досліджень. Це викликало проведення в 1958 р. в Женеві Першої Конференції ООН з морського права, до завдання якої входив розгляд і прийняття на основі проекту, розробленого Комісією міжнародного права ООН, конвенції або конвенцій з питань, що стосуються інтересів всіх держав. В 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. Мета II Конференції ООН з морського права, скликаної в Женеві в 1960 р., полягала в розробці міжнародно-правових норм з питань, не вирішених на I Конференції стосовно ширини територіального моря. Проте через виниклі розбіжності між учасниками Конференції вирішити на ній це питання не вдалося.

Навіть після невдалого завершення роботи II Конференції ООН з морського права процес кодифікації та прогресивного розвитку окремих його інститутів продовжився. 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 і т. ін. III Конференція, що проходила з 1973 по 1982 рік,

стала найважливішим етапом кодифікації та прогресивного розвитку міжнародного морського права. В результаті проведення Конференції вдалося винести на голосування погоджений текст Конвенції ООН з морського права. В перший день відкриття до підписання її підписали 119 делегацій, які представляли 117 держав, Острови Кука та Рада ООН по Намібії. Конвенція характеризується значною новелізацією, вона запровадила нові норми та інститути, які відображають сучасні тенденції розвитку в освоєнні Світового океану (виключна економічна зона, архіпелажні води, міжнародний район морського дна та ін.).

## ***2. Поняття морського права та місце в системі правових наук***

Морське право – сукупність правових норм, що регулюють суспільні відносини, які виникають в процесі використання Світового океану: торговельне та військове мореплавання, рибальство та морський промисел, видобуток біологічних і мінеральних ресурсів, проведення наукових досліджень і т. ін. Морське право – система понять і правових норм, що регулюють суспільні відносини, які виникають у зв'язку з використанням Світового океану (під цим терміном розуміються всі морські простори) і морського дна. Найбільша питома вага у використанні Світового океану займає транспортна діяльність, тому, природно більша частина морського права являє собою норми, що регулюють саме цю транспортну діяльність, в тому числі торговельне мореплавання. Мореплавання – діяльність людини, пов'язана з використанням суден в морі для різних цілей. Торговельне мореплавання – це експлуатація суден для перевезення вантажів, пасажирів, багажу та пошти, а також для буксирування. Судна можуть застосовуватися для рибальства або інших морських промислів, для видобутку корисних копалин, для розвідки та дослідження Світового океану і морського дна, для спорту та інших законних господарських, наукових та культурних цілей. Морське право, будучи компактною сукупністю норм, що регулюють відносини в сфері морської діяльності, розділяється сучасними вченими на три галузі: національне морське право, міжнародне морське публічне

право (договори та угоди, укладені між державами, а також встановлені ними звичаї з питань регулювання морських відносин) та міжнародне морське приватне право (норми внутрішньодержавного законодавства, а також норми міжнародних договорів та звичаїв, що регулюють майнові та особисті немайнові відносини, які виникають в процесі торговельного мореплавства та ускладнені іноземним елементом). Як комплексна галузь права, морське право містить у собі норми цивільного, адміністративного, трудового, цивільного процесуального, кримінального та міжнародного права, а також систему різноманітних технічних норм, що стосуються, насамперед, безпеки мореплавства та охорони навколишнього морського середовища, а також інших питань судноплавства. Всі ці відносини перебувають у постійному взаємозв'язку та взаємозалежності та складають певне ціле.

### ***3. Предмет морського права***

Цілком очевидним є те, що в морському праві проглядається певна єдність предмета регулювання, що стосується правовідносин, пов'язаних з морем. Якщо погодитися з цією точкою зору, то в морському праві можна було б виокремити норми, які за своєю первинною юридичною природою є нормами цивільного, адміністративного, трудового, кримінального, конституційного права. Однак вузловим питанням регулювання правовідносин тут є судноплавство (або торговельне мореплавство), що представляє собою використання морів та океанів з метою пересування, транспортування, господарських, наукових та інших цілей. Якщо уявити собі таке положення, що в Світовому океані є відсутніми судна, то в такому випадку не виникло й мореплавства. Не існувало б й морського права, оскільки немає основи для таких правовідносин. Морське право саме й регулює специфічні правовідносини, що стосуються правового положення торговельного судна, та супутні правовідносини, пов'язані із цим: право власності на судно, реєстрацію та відповідне його документування, правовий статус капітана та екіпажа, лоцманську та льодову провідку, безпеку суден при здійсненні мореплавства, зіткнення суден, рятування, аварії та ін. Одним з центральних питань та-

ких правовідносин є морське перевезення вантажів, пасажирів і багажу, фрахтування суден, їхнє страхування, відповідальність сторін, а також претензії та позови. Якщо поставити питання про те, що є основою регулювання морського права, то відповіддю на це буде те, що воно регулює насамперед питання торговельного мореплавства, про що свідчать морські кодекси та морське законодавство різних держав. В морському праві також розглядається правовий режим морських просторів (внутрішні води, територіальне море, прилегла зона, виключна економічна зона, архіпелажні води, міжнародні протоки та канали, відкрите море), що зазвичай відносять до міжнародного морського публічного права, але який є невіддільним від мореплавства та виник саме у зв'язку з ним. Якщо б не існувало морських суден та вони б не переміщалися морськими просторами, то такий розподіл їх не мав б мети та змісту, в тому числі й існування таких історичних критеріїв, як розподіл суден за швидкістю, за гарматним пострілом та ін.

#### ***4. Основні принципи морського права***

Принципи права – це норми, які мають найбільш загальний характер. Принципи міжнародного публічного морського права мають вищу юридичну силу та є основними засадами, відступ від яких є неприпустимим за жодних умов. Вони не можуть бути скасовані навіть угодою держав. Варто розрізняти загальні принципи міжнародного публічного права в цілому, справедливі в тому числі й для міжнародного публічного морського права, й галузеві або спеціальні принципи, що діють у рамках міжнародного публічного морського права. Найважливіші серед них: 1. Принцип поваги прав людини. 2. Принцип суверенної рівності держав. 3. Принцип незастосування сили. 4. Принцип невтручання. 5. Принцип мирного вирішення спорів. 6. Принцип співробітництва. 7. Принцип сумлінного виконання міжнародних зобов'язань. 8. Принцип територіальної цілісності. Що стосується галузевих або спеціальних принципів, то вони, по-перше, виходять із загальних принципів, а по-друге, властиві виключно міжнародному публічному морському праву. Найважливішим

для міжнародного публічного 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 всіх осіб на його борту та їхньому майні діє винятково законодавство держави прапора, під яким плаває це судно. Інший важливий принцип міжнародного публічного морського права – принцип мирного використання Світового океану. Він впливає із принципів мирного вирішення спорів та незастосування сили або погрози силою. Відповідно до нього морські простори повинні використовуватися винятково в мирних цілях. Принцип охорони морського середовища в концентрованому вигляді сформульований у ст. 192 Конвенції ООН з морського права 1982 р., який встановлює, що держави зобов'язані захищати та зберігати морське середовище. Останніми десятиліттями одержав загальне визнання принцип загальної спадщини людства. В рамках міжнародного морського права цей принцип передбачає загальне рівноправне користування ресурсами морського дна і його надр за межами дії національної юрисдикції, на які не поширюється суверенітет або суверенні права будь-якої з держав.

### ***5. Джерела 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 міжнародні договори, в яких беруть участь дві держави, і багатосторонні договори, що мають більшу кількість учасників. Другим за значенням у наші дні джерелом міжнародного морського права є міжнародно-правовий звичай. Він являє собою правило, що складається в процесі взаємної боротьби та співробітництва держав та визнається ними юридично обов'язковим. Багато міжнародних принципів та норм міжна-

родного морського права виникли спочатку як звичаї (принцип свободи відкритого моря, норми про надання допомоги і т. ін.), а деякі з них діють й в наші дні. Джерелами морського права України є закони, підзаконні акти та звичаї. Однак процес створення морського законодавства триває досить довго. Тому внаслідок дії постанови Верховної Ради України від 12 вересня 1991 р. «Про тимчасову дію на території України актів загальносоюзного законодавства» сьогодні до джерел морського права України належить цілий ряд нормативних актів колишнього СРСР тією частиною, якою вони не суперечать Конституції та Законам України. Необхідність розроблення повноцінного та всеохоплюючого національного морського права обумовлене тим, що Україна є морською державою. Довжина її узбережжя складає близько 1900 км, а через води Азовського та Чорного морів, міжнародні протоки Босфор і Дарданелли Україна має вільний вихід до Світового океану.

## ***6. Структура морського права***

Мореплавство, а особливо торговельне, має значною мірою міжнародний характер. Воно потрапляє під дію національного та іноземного законодавства, здійснюється в морських просторах з неоднаковим правовим режимом, який заснований на міжнародно-правових звичаях і міжнародних договорах. Тому до складу морського права входять: міжнародне публічне морське право, міжнародне приватне морське право, морське право України, яке підрозділяється, в свою чергу, на морське публічне право України і морське приватне право України. Вважається за необхідне відрізнити міжнародне морське право від морського права. Перше – засноване виключно на нормах міжнародного права і належить до звернення держав за межами власної території. Друге – є правом конкретної держави і містить норми внутрішньодержавного (національного) права. Його основу складають внутрішньодержавні акти, які регламентують правове становище і порядок користування внутрішніми територіальними водами (територіальним морем), а також належить державі морськими і річковими суднами. Слід зазначити, що найбільш

складні питання застосування морського права виникають саме при міжнародних морських перевезеннях, які регулюються приватним правом, міжнародним приватним морським правом. Це пояснюється як різноманітністю самих відносин в даній області (предметом регулювання), так і різним характером джерел правового регулювання (конвенції, внутрішнє законодавство, морські звичаї, як національні, так і міжнародні). Міжнародне приватне морське право являє собою сукупність правил, що визначають межі дії вітчизняного закону (т.зв. колізійних норм) і правил прямої дії, уніфікованих в міжнародних договорах (конвенціях). Норми міжнародного приватного права застосовуються якщо виникає питання визначення застосовності закону до правовідносин, одним із суб'єктів якої є іноземна юридична або фізична особа (правовідносини за договором морського перевезення, буксирування тощо) Вказівка норми на закон, який підлягає застосуванню, називається колізійною прив'язкою. Ці прив'язки бувають досить різноманітними (закон місця укладення договору, закон держави прапора судна тощо). Морське право України допускає застосування іноземного закону до морських правовідносин, але з умовою, що іноземний закон не суперечить основам права і державного устрою України («застереження про публічний порядок»).

### **Контрольні запитання для перевірки досягнення результатів навчання**

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

## ЛЕКЦІЯ № 2

### Тема

### *Морські простори: міжнародно-правовий статус і міжнародно-правовий режим*

#### **Мета вивчення**

Надати уявлення та сформуванати систему знань про міжнародно-правовий статус морських просторів та режим діяльності у них, визначити основні проблеми правозастосовної практики у цій сфері, а також шляхи їх можливого вирішення.

#### **План**

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

#### **Основний зміст**

##### ***1. Сучасна класифікація морських просторів***

Простори морів та океанів з міжнародно-правової точки зору підрозділяються на: 1) простори, що перебувають під суверенітетом різних держав і складають територію кожної з них; 2) простори, на які не поширюється суверенітет жодної з них. Приналежність частини Світового океану до одного із зазначених видів морських просторів визначає, таким чином, правове

положення, або правовий статус, цієї частини моря. Правовий же статус будь-якого морського простору впливає на порядок встановлення та змісту правового режиму, що регулює діяльність в даному просторі. При цьому, природно, враховуються й інші обставини, зокрема значення відповідного морського простору для комунікацій та різних видів співробітництва між державами. До складу території країни, що має морське узбережжя, входять частини моря, розташовані вздовж її берегів та іменовані внутрішніми морськими водами і територіальним морем. До складу території держав, що повністю складаються з одного та більше архіпелагів, входять архіпелажні води, розташовані між островами всередині архіпелагу. Внутрішні морські води, територіальне море та архіпелажні води – лише невелика частина Світового океану. Величезні простори морів та океанів за їхніми межами не входять до складу території та не є підлеглими суверенітету жодної з держав, тобто мають інший правовий статус. Однак класифікація морських просторів тільки на підставі їхнього правового статусу не має вичерпного характеру. Як показує практика, два, а іноді й більше, морських просторів, що мають однаковий правовий статус, проте мають різні правові режими, які регулюють в кожному з них відповідну діяльність. 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. Ще більш строка-ту картину можна спостерігати в рамках морських просторів, що не підпадають під суверенітет жодної з держав та перебувають за межами територіального моря. Вони складаються з районів, що відрізняються один від одного специфічним правовим режимом (прилегла зона, виключна економічна зона, континентальний шельф). Весь Світовий океан можна умовно розділити на три основні юридичні категорії морських просторів: 1) ті, що є невід’ємною частиною території прибережної держави, в межах якої діє її суверенітет (внутрішні води, територіальне море);

2) ті, що не входять до складу території прибережної держави, але підлеглі його юрисдикції (виключна економічна зона, прилегла зона, континентальний шельф); 3) ті, що не підлеглі ані суверенітету, ані юрисдикції будь-якої держави (відкрите море). Разом з тим правовий режим цих основних категорій морських просторів всередині також є неоднорідним. Так, в територіальному морі на відміну від внутрішніх морських вод діє право мирного проходу. В прилеглий зоні прибережна держава здійснює певні види контролю, в той час як у виключній економічній зоні та на континентальному шельфі – суверенні права. Особливе місце в прийнятій класифікації морських просторів займають міжнародні протоки та канали, архіпелажні води, а також Арктика та Антарктика.

## ***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 границею 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 з врахуванням безпеки мореплавства вправі зажадати від іноземних суден, що здійснюють право мирного проходу, дотримуватися 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 плавання і перебування в територіальному морі, внутрішніх водах, на рейдах та в портах України іноземних військових кораблів, що затверджені постановою Кабінету Міністрів України від 16.05.1996 р. № 529/ 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 в Конвенції ООН з морського права 1982 р., відповідно до якої під відкритим морем розуміється частина моря, що не входить 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 на 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 було встановлено в Женевській конвенції про територіальне море та прилеглу зону 1958 р. та в Конвенції ООН з морського права 1982 р. Прилегла зона – морський пояс, що примикає до територіального моря прибережної держави, встановлений відповідно до Конвенції ООН з морського права 1982 р. шириною не більше 24 морських миль, відлічуваних від тих самих вихідних ліній, що й територіальне море, і в якому прибережна держава здійснює певні види контролю, необхідного для запобігання порушенням митних, фіскальних, імміграційних або санітарних законів і правил у межах сухопутної території або територіального моря, а також для покарання за здійснення порушень в зазначених областях. 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. В Україні її встановлено.

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 в тому, що в зазначеній зоні права і юрисдикція прибережної держави, а також права та свободи інших держав встановлені цілком чітко та виразно відповідними положеннями Конвенції 1982 р. Тому помилково вважати, що режим виключної економічної зони може встановлюватися прибережною державою за своїм розсудом. В Україні її встановлено.

#### ***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 територіального 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 повністю перебувають під суверенітетом прибережної держави та встановлення їхнього правового режиму цілком належить до повноважень цієї держави. Найбільш цікавим є визначення режиму в портах держави. В широкому змісті правовий режим судна в порту – це правопорядок, якому підлегло 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. В міжнародному праві відсутні кодифіковані загальновизнані норми, що з вичерпною повнотою визначають правовий режим суден в іноземних портах. Зазвичай правовий режим перебування іноземних суден в порту визначається відносно обсягу пілг та переваг при заході в порт, стягненні певних зборів, наданні причалів та інших послуг. Зазвичай 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. Як правило, національний режим не застосовується до діяльності, що резервується кожною стороною для

своїх організацій та підприємств (зокрема, стосовно плавання в каботажі, рятувальних операцій, лоцманського проведення, буксирування), а також до формальностей, що стосуються в'їзду та перебування іноземців. Перелік виключень 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). Зазвичай визначається правовий режим перебування іноземних суден в порту стосовно обсягу пільг і переваг при заході до порту, стягненні певних зборів, наданні причалів та інших послуг.

### ***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, видимо, і назва «шельф» (від англ. shelf – полка). На такому підході побудоване геофізичне (геологоморфологічне) поняття континентального шельфу. Юридичне ж поняття континентального шельфу має істотні відмінності від геофізичного. Основними міжнародно-правовими актами, що регулюють режим 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 континентальний шельф прибережної держави містить в собі морське дно і надра підводних районів, що простираються за межі її територіального моря на всьому протязі природного продовження її сухопутної території до зовнішньої границі підводний окраїни материка або на відстань 200 морських миль від вихідних ліній, від яких відміряється ширина територіального моря, коли зовнішня границя підводної окраїни материка не простирається на таку відстань. Таким чином, юридичне поняття континентального шельфу включає крім самого шельфу прибережні райони морського дна, де континентального шельфу в його буквальному значенні немає, а також райони морського дна за межами континентального шельфу. Крім того, якщо з географічної точки зору шельф починається від берега моря, то з юридичної – від зовнішньої границі 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 границі континентального шельфу за межами 200 морських миль від вихідних ліній, від яких відміряється ширина територіального моря, представляються відповідною прибережною державою до Комісії з меж континентального шельфу, що створена відповідно до Додатка II Конвенції 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 здійснюються щорічно відносно всієї продукції на ділянці після закінчення перших п'яти років видобутку на цій ділянці. Розмір відрахувань або внесків за шостий рік становить один відсоток вартості або обсягу продукції на даній ділянці. Цей розмір збільшується на один відсоток 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-учасницями 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***

Район – скорочена назва території морського дна за межами континентального шельфу та 200-мильної економічної зони. Район – міжнародна територія, внаслідок специфіки свого положення та інтересу до неї всього людства, всіх держав, незалежно від можливості виходу до моря отримала нове найменування – «загальна спадщина людства». В найбільш широкому змісті під загальною спадщиною людства варто розуміти ті природні багатства, які, по-перше, є приналежністю всього людства, тобто за жодних умов не підлягають національному присвоєнню, а по-друге, успадковуються з покоління в покоління. Ст. 311 Кон-

венції 1982 р. (п. 6) встановлює, що держави-учасниці погоджуються з тим, що не повинно бути жодних виправлень, які стосуються основного принципу загальної спадщини людства, і що вони не будуть стороною будь-якої угоди в порушення вищезазначеного положення. Основна мета, що закладена в принципі загальної спадщини людства – забезпечити справедливий розподіл економічних вигід від діяльності в Районі, незалежно від географічного положення держав, як прибережних, так й таких, що не мають виходу до моря, з особливим врахуванням інтересів країн, що розвиваються. Діяльність в Районі означає всі 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 відкритого моря. Певна діяльність в Районі повинна здійснюватися з розумним врахуванням інших робіт. З цією метою до установок, використуваних в Районі, пред'являється цілий ряд вимог, зокрема, стосовно забезпечення безпеки судноплавства. Оскільки жодна держава не може претендувати на суверенітет або суверенні права відносно Району, відповідно до умов Конвенції 1982 р. створений Міжнародний орган по морському дну (скорочено – Орган), що виступає від імені всього людства. Діяльність в Районі здійснюється або Підприємством, що створюється Органом, або державами-учасницями, 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?

## ЛЕКЦІЯ № 3

### *Тема*

### *Морська діяльність: міжнародно-правовий режим*

#### **Мета вивчення**

Надати уявлення та сформувані систему знань про сучасні тенденції розвитку правового забезпечення морської діяльності та забезпечення безпеки мореплавства, визначити основні проблеми правозастосовної практики у цих сферах, а також шляхи їх можливого вирішення

#### **План**

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
  - 2.1. Навігаційні правила забезпечення безпеки мореплавства (характеристика норм Конвенції ООН з морського права 1982 р. та Міжнародних правил із запобігання зіткненню суден 1972 р.)
  - 2.2. 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.).

2.3. Експлуатаційні правила забезпечення безпеки мореплавства (характеристика норм Міжнародної конвенції про стандарти підготовки, дипломування моряків та несення вахти 1978/1995 р.р., Конвенції про мінімальні норми на торговельних суднах 1976 р.).

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

3. Військово-морська діяльність.

## **Основний зміст**

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

Морська діяльність – діяльність у сфері забезпечення сталого економічного і соціального розвитку суспільства, вивчення, освоєння і використання моря, захисту національної безпеки, морська торгівля (комерційні операції, які пов’язані з використанням морських суден, купівля-продаж товарів, що перевозяться морським шляхом, фрахтування суден, морське агентування, морське страхування тощо). 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 можна 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 тощо. (Ломоносова О. Е. Морська діяльність: сутність, особливості та види / О. Е. Ломоносова, Д. А. Ломоносов, І. І. Надточій // Вісник соціально-економічних досліджень. – 2015. – № 1. – С. 233).

## ***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 («Тітанік», «Адмірал Нахимов», «Естонія») і супертанкерів («Бергу Істра», «Амоко Кадіс», «Олімпік брайвері» та ін.). Аналіз світової практики зусиль людства із забезпечення безпеки 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. Її прийняття, як відомо, було обумовлено в першу чергу аварією з пасажирським судном «Тітанік», що забрала 1489 життів. 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 суднах, незалежно від їхньої національної приналежності. В угодах обмовляється, 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 втрачені 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 терплять нещастя судно або літак, які належать іншій країні.

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

До числа загальних вимог в області навігаційного забезпечення безпеки судноплавства варто віднести положення Конвенції ООН з морського права 1982 р., які зобов'язують всі держави вживати необхідних заходів для забезпечення безпеки судноплавства. Зокрема в 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 в області 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 1837 р. – в Росії, в 1840 р. – в Англії). 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 правил, 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 близькі 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- й 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. Вони поєднують 38 правил та 4 додатки. У свою чергу 38 правил розподілені по п'яти частинах: «А», «В», «С», «Д», «Е». Частина «А» містить загальні положення (правила 1–3), в яких регламентовані питання застосування Правил, питання відповідальності за їхнє невиконання та питання визначення і використання в Правилах термінів. Частина «В» містить правила плавання та маневрування (правила 4–19), які у свою чергу диференціюються за 3 – ма розділами: розділ І – плавання суден при будь-яких умовах видимості (правила 4–10); розділ ІІ – плавання суден, що перебувають в межах видимості один одного (правила 11–18); розділ ІІІ – плавання суден при обмеженій видимості (правило 19). Частина «С» присвячена вогням і знакам (правила 20–31). В ній містяться умови застосування вогнів і знаків (правило 20), визначення вогнів та їхньої видимості (правила 21, 22) і визначення різних вогнів для різних видів суден у зв'язку з характером їхньої діяльності (правила 23–31). Частина «Д» визначає

звукові та світлові сигнали (правила 32–37). Також визначені вимоги до сигналів та устаткування для їхньої подачі (правила 32, 33) і сформульовані умови їхньої подачі суднами залежно від обставин, в яких ці судна перебувають (правила 34–37). Частина «Е» містить виключення з правил для суден, закладених до вступу до цих правил у силу. У додатках до Правил регламентовані питання: - розташування та технічні характеристики вогнів і знаків (Додаток I); додаткових сигналів для суден, зайнятих виловом риби поблизу інших суден (Додаток II); технічних характеристик звукосигнальних пристроїв (Додаток III); сигналів небезпеки (Додаток IV).

## ***2.2. 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. і у відносинах між договірними сторонами замінила Міжнародну конвенцію з охорони людського життя на морі 1960 р. Сфера дії конвенції 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 викладені найдокладнішим образом 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, жорстко регламентована їхня кількість. Законодавство в області вдосконалення технічного стану суден в своєму розвитку виходить з того, 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. Поряд з іншими питаннями Конвенція формулює обов'язковість регулярних оглядів суден та перевірки відповідності їхнім вимогам правил, що забезпечують водонепроникність дверей, люків, горловин, переборок і корпусу судна. В порядку загальних вимог міжнародного морського права в області технічного стану суден слід зазначити положення ст. 94 Конвенції ООН з морського права 1982 р., що ставить за обов'язок кожній державі стосовно суден, що плавають під її прапором, вживати необхідних заходів для забезпечення безпеки на морі й стосуються конструкції, устаткування та придатності до плавання суден.

### ***2.3. Експлуатаційні правила забезпечення безпеки мореплавства (характеристика норм Міжнародної конвенції про стандарти підготовки, дипломування моряків та несення вахти 1978/1995 р.р., Конвенції про мінімальні норми на торговельних судах 1976 р.).***

У загальній проблемі 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, багатогранний 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 суднах, прийнята в 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 судових 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 судових спеціальностей і готовності моряків до виконання своїх обов'язків. Конвенція з до всіх судів за винятком військово-

вих кораблів, рибальських і інших судів. Вона визначає основні принципи несення ходовий 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 з 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 втримуються в Додатку до Конвенції, що складається з 6 глав. В основі цієї Конвенції лежали положення застарілих документів (Конвенції МОТ 1936 р. № 53, 1946 р. № 74, 1970 р. № 137 і ін.), тому ця Конвенція була переглянута 7 липня 1995 р. у Лондоні. Був прийнятий новий документ – Кодекс стандартів підготовки, дипломування моряків і несення вахти.

#### ***2.4. 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 принципові 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 міжнародну організацію морського супутникового зв'язку (ІНМАРСАТ), прийнятої 5 вересня 1976 р. у Лондоні (набула чинності 16 липня 1979 р.), 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 відкри-

тий для користування суднами всіх держав без будь-якої дискримінації за національною ознакою. Особливу увагу міжнародне співтовариство приділяє організації надання допомоги суднам, що терплять біду, 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 терплять біду 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 вирішення проблем забезпечення безпеки мореплавства сьогодні немислимо 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. Найважливішим етапом у розвитку цього процесу з'явилося широкомасштабне впровадження з 1992 р. Глобальної системи морського зв'язку при нещастях (ГМССБ). Основним завданням ГМССБ є негайне оповіщення про нещастя на морі міжнародних (або національних) рятувально-координаційних центрів (СКЦ) та суден з метою їхнього залучення до рятувальних операцій. Загальна структура ГМССБ відповідає загальній структурі керування пошуково-рятувальними операціями. Основу ГМССБ становлять рятувально-координаційні центри, кожний з яких відповідає за організацію й координацію операцій з пошуку та рятуванню в рамках зони своєї дії. Оповіщення суден, що перебувають в районі біди, здійснюється СКЦ через систему ІНМАРСАТ або через систему цифрового виборчого зв'язку. Для виявлення рятувальних засобів або людей у районі пошуку використовуються радіолокаційні маяки-відповідачі, робота яких фіксується на екрані радіолокатора судна (літака), що веде пошук. Для підвищення безпеки мореплавства передбачена передача на судна навігаційних і метеорологічних попереджень та іншої термінової інформації. Для передачі інформації даного типу організована служба НАВТЕКС, що працює на частоті 518 кГц із використанням режиму вузькополосного літеродруку-

вання. Прийом інформації в такому режимі можна здійснювати в зонах дії цієї служби. В системі ІНМАРСАТ інформацію подібного типу 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), надаваний ІНМАРСАТ, берегові земні станції, надавані організаціями-членами ІНМАРСАТ і суднові земні станції.

1 липня 1988 р. урядами СРСР, США, Канади та Франції було 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 законно судно-комбатант як збройна одиниця держави має право брати участь у морських боях проти ворога, а члени екіпажу такого судна у разі захоплення їх противником повинні 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. Дайте визначення морської діяльності.
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?
4. Якими нормами Конвенції ООН з морського права 1982 року встановлені вимоги щодо забезпечення безпеки мореплавства?
5. Розкрийте основні положення Міжнародного кодексу з управління безпекою 1994 р.
6. Розкрийте основні положення Міжнародної конвенції з пошуку та рятування на морі 1979 р.
7. Якими є основні групи правил забезпечення безпеки мореплавства?
8. Дайте визначення поняття «військовий корабель».

## ЛЕКЦІЯ № 4

### Тема

### *Врегулювання спорів, пов'язаних з тлумаченням і застосуванням Конвенції Організації Об'єднаних Націй з морського права 1982 року*

#### **Мета вивчення**

Надати уявлення та сформуванню систему знань про врегулювання спорів, пов'язаних з тлумаченням і застосуванням Конвенції Організації Об'єднаних Націй з морського права 1982 року

#### **План**

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

#### **Основний зміст**

##### ***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 претензій. Спір «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 позначений 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 декількома 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 інших суб'єктів міжнародного публічного права взаємно висувають 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 зобов'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 врегулювати 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 в ході 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 про-

ведений обмін думками. Сторони повинні застосовувати обмін думками щоразу, коли виникають утруднення у врегулюванні спору або з'являється незрозумілість щодо способів здійснення 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 взаємоприйняттого 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; запобігають такі акції, які можуть створювати перешкоди виконанню вже початих і намічуваних 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 ізольований 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. Щодо цього міжнародний арбітраж багато в чому 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 якому зазначається предмет спору, визначається порядок утворення та діяльності створюваного органа. Крім інституційного арбітражу, існує арбітраж *ad hoc*. Арбітраж *ad hoc* 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 удатися лише в 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 областях відносин між державами – спеціальний арбітраж. Спеціальний арбітраж відповідно до

Конвенції 1982 р. має обов'язковий характер і встановлений для строго 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 загально визнаними авторитетами в юридичних, наукових і технічних аспектах такого спору та користуються найвищою репутацією слюшних і чесних людей. Списки формуються та ведуться міжнародними організаціями, що відповідають профілю кожної категорії спорів. В області рибальства – Продовольчою та сільськогосподарською організацією ООН; в області захисту і збереження морського середовища – Програмою ООН з навколишнього середовища; в області морських наукових досліджень – Міжурядовою океанографічною комісією; в області судноплавства, включаючи забруднення з суден і в результаті поховання відходів – Міжнародною морською організацією, 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) судноплавства. 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 спор (ст. 5 Додатка).

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

Міжнародний суд багато в чому схожий з арбітражем і відрізняється від нього, 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 наявності знов відкритих 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). При 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 спорах, 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 будуть мати безпосередній доступ до Камери на рівних з державами підставах, оскільки ці особи будуть безпосередньо пов'язані з 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 було підписане 18 грудня 1997 р. та затверджене Генеральною Асамблеєю в резолюції 52/251 від 8 вересня 1998 р. Трибунал являє собою цілком новий судовий орган, створений в ході III Конференції ООН з морського права, перший міжнародний суд, спеціалізований не по колу учасників, а по сфері 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 справа 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 справ.
2. Охарактеризуйте рішення Міжнародного суду у справі Україна/Румунія.
3. Означте практику міжнародних судових інституцій стосовно України з 2014 року.

## **ЛЕКЦІЯ № 5**

### **Тема**

### ***Торговельне мореплавання: правовий режим***

#### **Мета вивчення**

Надати уявлення та сформуванню систему знань про сучасні тенденції розвитку правового забезпечення торговельного мореплавання, визначити основні проблеми правозастосовної практики в цих сферах, а також шляхи їх можливого вирішення

#### **План**

1. Торговельне мореплавання: поняття, визначення.
2. Фрахтування: поняття, визначення, призначення:
  - 2.1. Договір чартеру (фрахтування) судна: поняття, визначення, порівняльний аналіз договору фрахтування та оренди.
  - 2.2. Види договору чартеру (фрахтування).
  - 2.3. Тайм-чартер: поняття, визначення, форма, сторони, суттєві умови.

- 2.4. Бербоут-чартер: поняття, визначення, форма, сторони, суттєві умови.
3. Морське перевезення вантажів та пасажирів:
  - 3.1. Договір морського перевезення вантажу: поняття, визначення, сфера застосування, сторони, форма, суттєві умови.
  - 3.2. Основні нормативно-правові акти щодо договору морського перевезення пасажирів: міжнародні та національні
  - 3.3. Договір морського перевезення пасажирів: поняття, визначення, сфера застосування, сторони, форма, суттєві умови.

## **Основний зміст**

### ***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, наукових 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 мореплавство в звичайному своєму смислі представляє собою класичну морську торгівлю, тобто є перевезенням вантажів, пасажирів, багажу та пошти, а також діяльність, яка супроводжує такі перевезення – буксирування, криголамне і лоцманське проведення, рятування, страхування суден і вантажів та інше. Тим не менш, не важко помітити, що законодавець під торговельним мореплаванням розуміє різні види діяльності на морі (ст. 1 КТМ СРСР, ст. 1 КТМ України і ст. 2 КТМ РФ), деякі із яких важко називати власне торговель-

ним мореплаванням, наприклад, спортивну або наукову діяльність на морі. Використання суден для «інших господарських, наукових і культурних цілей», як передбачено в ст. 1 КТМУ, 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 мореплавання (Брильов О. А. Деякі питання поняття торговельного мореплавання. URL: <https://ukrainepravo.com/scientific-thought/naukova-dumka/deyaki-pytannya-ponyattya-torgovelnogo-moreplavstva-/>).

## ***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 для перевезення пасажирів, вантажів та для інших цілей торговельного мореплавання на певний час. Сторонами договору фрахтування судна є фрахтівник та фрахтувальник. Фрахтівником може бути як власник судна, так і судовласник, 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 мореплавання 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 судовласник 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, теле-тайпу 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 фрахтових 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 ХІХ – на початку ХХ 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.

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

За договором чартеру (фрахтування) судна на певний час судовласник 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 судовласником. До договору чартеру (фрахтування) судна на певний час, укладеного фрахтувальником з третьою особою, відповідно застосовуються правила цієї глави. 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 судовласник 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.

## ***2.2. Види договору чартеру (фрахтування).***

З точки зору комерційних умов розрізняються два види фрахтування: для виконання конкретної транспортної роботи та фрахтування на час. При фрахтування 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 вантажу 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 пред'являється велика партія вантажу. При цьому може бути обумовлено кількість рейсів, яка повинна 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-

му напрямку приймати до перевезення попутні вантажі різних вантажовідправників. Фрахтування по генеральному 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 протягом 5 місяців. Найменування і кількість судів, 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.

### ***2.3. 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. Відповідно до ст. 20 КТМ судновласником визнається 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, лоцманської і криголамної проводки, рятувальних операцій та інших цілей, передбачених ст. 15 КТМ. 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, передбаченого ЦК України. Другий обов'язок судовласника 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. Однак у ГК договори про оренду транспортних засобів із наданням послуг з управління та технічної експлуатації віднесено до одного з видів договору оренди. У визначенні тайм-чартеру закріплено обов'язок фрахтувальника сплатити фрахт, оскільки судно надається йому за обумовлену плату. Договір, таким чином, має оплатний характер. Тайм-чартер визнається укладеним з моменту досягнення контрагентами згоди по всіх його істотних умовах. Умови тайм-чартеру визначаються насамперед угодою сторін. Отже, положення договору мають пріоритет над нормами розділу 6 КТМ. Таким чином, правила, що містяться у розділі 6 КТМ, мають диспозитивний характер. Стаття 205 КТМ визначає, що у тайм-чартері мають бути зазначені найменування сторін, назва судна, його технічні та експлуатаційні дані (вантажопідйомність, вантажомісткість, швидкість тощо), район плавання,

мета фрахтування, місце передачі та повернення судна, ставка фрахту, термін дії тайм-чартеру. Однак цей перелік відомостей не є вичерпним, у проформах договорів міститься більш широке коло даних, що включаються в договір. Відсутність у договорі будь-яких відомостей із тих, які зазначені у ст. 205 КТМ, не тягне недійсності договору, але може знизити доказову цінність такого документа. Невідповідність між даними про судно, зафіксованими у договорі, і його фактичним станом для судновласника може мати негативні наслідки. У міжнародній практиці фрахтування суден на час фрахтувальник може анулювати договір і стягнути зазначені ним збитки внаслідок неправильного опису судна за наявності однієї із трьох умов: 1) неправильний 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.

#### ***2.4.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 плавука споруда, яка використовується з метою торговельного мореплавства (тобто з метою, передбаченою ст. 15 КТМ). 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, тому законодавець навіть не виділив ці договори в КТМ, окрім ст. 203 КТМ. Всі правила, передбачені ст.ст. 204–214 КТМ, застосовуються як до тайм-чартеру, так і до бербоут-чартеру. Це стосується форми договорів (ст. 204 КТМ); укладення договорів суборенди (ст. 206); відповідальності за збитки, викликані рятуванням, пошкодженням або загибеллю судна (ст. 211) тощо. Тому, щоб уникнути непотрібного дублювання деяких правил, що регулюють відносини за бербоут-чартером та тайм-чартером, нижче будуть відзначені лише їх відмінності.

Як і при укладанні тайм-чартеру, угода сторін про бербоут-чартер і про його умови повинна мати просту письмову форму незалежно від терміну дії договору. 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 «Varecon A» і «Varecon B», схвалені БІМКО. У 1989 р. БІМКО об'єднала ці дві проформи в одну стандартну проформу бербоут-чартеру – «Varecon 89», яка передбачає, окрім передачі судна в оренду, можливість його викупу фрахтувальником. Мореплавний стан судна за бербоут-чартером. Коло вимог, які пред'являються до мореплавного 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 мореплавний стан обмежується прийняттям судовласником заходів щодо забезпечення придатності судна (його корпусу, двигуна та обладнання) для технічної експлуатації. Цей обов'язок судовласник повинен виконати до моменту передачі судна фрахтувальнику. Фрахтувальник зобов'язаний протягом терміну дії договору підтримувати судно у мореплавному стані. У цьому полягає одна з відмінностей бербоут-чартеру від тайм-чартеру, де такий обов'язок несе судовласник (п. 2 ст. 207 КТМ). 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 плавав. 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. Який би із двох способів комплектування екіпажу не було використано, у будь-якому разі його члени стають службовцями фрахтувальника і підпорядковуються йому як у навігаційно-технічному, так і в комерційному відношенні. Як і при тайм-чартері, фрахтувальник за бербоут-чартером зобов'язаний здійснювати експлуатацію судна відповідно до умов договору. Це відноситься до цілей, способу та району його експлуатації тощо. За умовами бербоут-чартером судно може бути надано для тих чи інших цілей торгового мореплавства – перевезення вантажів, пасажирів або багажу, промислу водних біологічних ресурсів, лоцманської та криголамної проводки, пошукових, рятувальних і буксирних операцій тощо. У договорі може бути зазначено, що судно надається для досягнення не однієї, а кількох цілей торговельного мореплавства у будь-якому поєднанні. Але завжди, коли мета фрахтування судна в бербоут-чартер позначена, фрахтувальник без згоди судовласника не має права

вийти за рамки цієї мети. На відміну від тайм-чартеру, фрахтувальник оплачує не якусь частину, а всі витрати, пов'язані з експлуатацією судна. Зокрема, він виплачує зарплату і організовує постачання продовольства екіпажу, оплачує портові, лоцманські, каналні, консульські, буксирні та інші збори, а також витрати із страхування судна, страхування своєї відповідальності та сюрверські огляди судна.

### ***3. Морське перевезення вантажів та пасажирів:***

У процесі перевезення вантажів морем виникає цілий комплекс відносин майнового характеру. У зв'язку із цим держави, зацікавлені в торговому 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 судовласників, ООН підготувало такий документ – Конвенцію про договори повністю або частково морського міжнародного перевезення вантажів, яка отримала назву «Роттердамські правила», підписання яких 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. Після вступу в силу зазна-

ченої конвенції всі інші конвенції з перевезення вантажів втрачуть силу.

### ***3.1. 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 уповноваженій 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. Правовідносини між перевізником і одержувачем вантажу визначаються коносаментом. Умови договору морського перевезення, не викладені в коносаменті, обов'язкові для одержувача, якщо в коносаменті зроблено посилання на документ, в якому вони викладені. 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 того ж змісту, причому в кожному з них відмічається кількість складених примірників коносамента. Після видачі вантажу по одному з примірників коносамента

решта примірників втрачає силу. Коносамент передається з дотриманням таких правил: 1) іменний коносамент може передаватися за іменними передаточними написами або в іншій формі з дотриманням правил, установлених для передачі боргової вимоги; 2) ордерний коносамент може передаватися за іменними або бланковими передаточними написами; 3) коносамент на пред'явника може передаватися шляхом простого вручення.

### ***3.2. Основні нормативно-правові акти щодо договору морського перевезення пасажирів: міжнародні та національні***

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., Афіньська конвенція про перевезення морем пасажирів та їх багажу 1974 р. та Протоколи 1976 та 1990 рр. до цієї Конвенції, Поправки до Афіньської конвенції про перевезення морем пасажирів та їх багажу 2002 р. КТМ України містить розділ «Договір морського перевезення пасажирів», який ґрунтується на положеннях Афіньської конвенції 1974 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 (приблизно близько 20 000 долл. США), однак це обмеження не застосовувалося, якщо шкоду було завда-

но перевізником навмисно або він зробив це, усвідомлюючи, 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. На 1 січня 1983 р. у Конвенції 1961 р. брали участь 10 держав (Алжир, Туніс, Марокко, Єгипет, Заїр, Іран, Мадагаскар, Куба, Перу, Швейцарія). Радянський Союз підписав цю Конвенцію, але згодом її не ратифікував і тому її учасницею не став. Конвенція 1967 р. взагалі не вступила в силу. На початку 70-х рр., щоб виправити складне становище, юридичний комітет ІМО підготував проект 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» 1974 р. Україна приєдналася до Афінської конвенції 15 червня 1994 р. Дія Афінської конвенції 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 пасажира 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 паса-

жиру 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 знаходиться на ньому – до 50 000 франків, а за незбереження іншого багажу – до 18 000 франків. Афіїнська конвенція містить норми про терміни позовної давності, підсудність позовів до перевізника і деякі інші правила. У жовтні 2002 р. було схвалено поправки до Афіїнської конвенції, які після вступу в силу істотно підвищують відповідальність перевізника. Зокрема, встановлюється 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).

### ***3.3. 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 уповноваженій на отримання багажу особі; пасажир повинен сплатити встановлену плату за проїзд, а при здачі багажу – і плату за перевезення багажу (ст. 184 КТМ). Укладення договору про перевезення пасажирів посвідчується квитком, а про здачу пасажиром багажу до перевезення – багажною квитанцією. Плата за перевезення пасажирів і багажу визначається угодою сторін. У КТМ України передбачена відповідальність перевізника. Так, перевізник відповідає за шкоду, заподіяну внаслідок смерті пасажирів або ушкодження його здоров'я, а також у результаті втрати або пошкодження багажу, якщо подія, внаслідок якої було завдано шкоди, сталася під час перевезення і була наслідком вини або недбалості перевізника, його працівників, агентів, які діють

у межах своїх службових обов'язків. 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 пасажира (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 безпеці. В останньому випадку перевізник відповідає не вище межі, передбаченої ч. 4 ст. 194 КТМ України. Якщо перевізник доведе, що вина або недбалість пасажира 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 КТМ. Перевізник, працівник або агент перевізника не вправі скористатися межами відповідальності, встановленими у КТМ, 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 пасажира. Його укладення залежить від договору морського перевезення пасажира. Обидва договори взаємопов'язані, і припинення договірних відносин з перевезення пасажира тягне за собою припинення договору про морське перевезення багажу. Якщо договір перевезення пасажира є консенсуальним, то договір перевезення багажу – це реальний договір. Із розвитком круїзного обслуговування пасажирів договір морського перевезення пасажира 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 пасажера як самостійні угоди.

### **Контрольні запитання для перевірки досягнення результатів навчання**

1. Дайте визначення поняття «торговельне мореплавство».
2. Якими нормативно-правовими актами (національними, міжнародними) врегульовано процес укладання, форму, зміст тощо договору чартеру (фрахтування)?
3. Чим озрізняються тайм-чартер та бербоут-чартер?
4. Назвіть проформи договору чартеру (фрахтування), визначте їх основні умови.
5. Назвіть правові режими, які регламентують перевезення вантажів морем.
6. Що таке розрахункова одиниця, яка застосовується для обмеження відповідальності при здійсненні морського перевезення вантажу.
7. Назвіть обов'язки перевізника при здійсненні перевезення вантажу відповідно до Гамбурзьких правил.
8. Назвіть види пасажирських перевезень.
9. В яких випадках перевізник, працівник або агент перевізника не вправі скористатися межами відповідальності відповідно до положень Афінської конвенції 1974 року?

## **ЛЕКЦІЯ № 6**

### *Тема*

### *Морські вимоги: правовий режим*

#### **Мета вивчення**

Надати уявлення та сформувані систему знань про сучасні тенденції розвитку правового забезпечення застосування морських вимог та морського страхування, визначити основні проблеми правозастосовної практики у цій сфері, а також шляхи їх можливого вирішення

## **План**

### **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.

## **Основний зміст**

### ***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 можливішому заподіянні шкоди вантажу або судну. Морський 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 заздальгідь встановленої сили. У цьому зв'язку

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 прові-

трювання 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 може 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 тільки 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 – заподіювача шкоди відповідає лише в 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 судовласників до забезпечення судна у мореплавному стані; можливість виникнення величезних збитків при експлуатації сучасних суден і прагнення держав в максимально перерозподілити ці збитки серед всіх учасників торгового мореплавства тощо. Обмеження відповідальності судовласника є виключенням із принципу повного відшкодування шкоди, тому ст. 349 КТМ України зазначає 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.

У правилах, передбачених ст. 351 КТМ України, 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 судовласника, 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 судовласником, 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, спосіб 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. ЦК України (ст. 181) поширює режим нерухомого майна на морські судна та на судна внутрішнього плавання. Іпотека судна встановлюється з метою забезпечення грошового зобов'язання договором власника судна і кредитора з наступною реєстрацією її у відповідності до ст.ст. 365 і 366 КТМ України. Підставою виникнення іпотеки є договір. За договором будь-яке судно, зареєстроване у Державному судовому реєстрі України або Судновій книзі України, може бути закладено згідно з чинним законодавством судовласником (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 судовласника, закритий перелік яких міститься у п. 1 ст. 358 КТМ. Особливістю морської застави на судно є той факт, що морська застава на судно продовжує обтяжувати судно незалежно від переходу права власності на судно, зміни його реєстрації або зміни прапора судна. Морська застава не підлягає державній реєстрації. А іпотека, у свою чергу, визнається дійсною за умови державної реєстрації у тому ж реєстрі, в якому зареєстровано судно.

#### ***1.4. Арешт морських суден***

Чинне законодавство України передбачає три види затримання морських суден. Перший – це адміністративний, до якого належать: заборона на вихід судна з морського порту (ст. 91 КТМ України); затримання судна начальником порту для забезпечення морських вимог (ст. 80–82 КТМ України); утримання судна

рятівником після закінчення рятувальних операцій (ст. 340 КТМ України); утримання судна судноремонтним підприємством до повної оплати послуг за його ремонт: утримання судна продавцем до отримання від покупця повної оплати вартості судна. Другий – судовий арешт. Він здійснюється для забезпечення: морських вимог (ст. 41–47 КТМ України) та позовних вимог (ст. 149 ЦПК України). Третій – це арешт судна державним виконавцем з метою виконання судового рішення (ст. 55 Закону України «Про виконавче провадження»). Правила КТМ України не стосуються цього виду арешту. Одним із перших міжнародно-правових актів, які стосуються арешту суден, є Міжнародна Конвенція про уніфікацію деяких правил, що стосуються арешту морських суден, прийнята у Брюсселі в 1952 р. Вона вступила в силу 24 лютого 1956 р., і в 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; бод-

мереї; 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 дисбурсменські витрати, включаючи дисбурсменські 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 мореплавання 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 мореплавання 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, який не виявив належної турботи про вантаж. Необхідність відшкодування збитків винною особою міститься практично у всіх законодавчих актах різних країн. У той же час існує небезпека невідшкодування збитків. Взаємодія цих обставин і викликала до життя інститут морського страхування як правовий засіб забезпечення майнових інтересів, пов'язаних із торговельним мореплаванням. 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 у кінцевому рахунку при виникненні збитків у кожного з них.

## ***2.2. Морське комерційне та некомерційне страхування.***

Морське страхування здійснюється у двох організаційних формах: договірне страхування – при цій формі страхування між страхувальником та страховою організацією (страховиком) укладається договір страхування, за яким страховик за визначену винагороду (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. Договірне страхування. Основними джерелами правового регулювання морського страхування є: КТМ України, розділ VIII

«Морське страхування», Закон України «Про страхування», Постанова Кабінету Міністрів України від 1 червня 2002 р. № 733 «Про Порядок і правила проведення обов'язкового страхування відповідальності суб'єктів перевезення небезпечних вантажів на випадок настання негативних наслідків під час перевезення небезпечних вантажів», Наказ Міністерства транспорту України № 260 від 17.05.1999 р. «Про Порядок укладання договорів страхування морських суден, що перебувають у державній власності і передаються судновласниками у фрахт, оренду, лізинг».

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

Стаття 239 КТМ України визначає, що за договором морського страхування страховик зобов'язується за обумовлену плату (страхову премію) у разі настання передбачених у договорі небезпечностей або випадковостей, яких зазнає об'єкт страхування (страхового випадку), відшкодувати страхувальнику або іншій особі, на користь якої укладено договір, понесені збитки. КТМ України не вимагає, щоб договір морського страхування у всіх випадках укладався у письмовій формі. Однак, якщо виникне спір за договором страхування і з'явиться необхідність доказування наявності договору і його змісту, то зробити це можна тільки за допомогою письмових доказів (ст. 240 КТМ України). Такими письмовими доказами є: страховий поліс; страховий сертифікат або інший страховий документ, що містить умови договору страхування. Поліс є одностороннім документом, що видається страховиком на підтвердження вже укладеного договору морського страхування. Страховик у випадку виплати страхового відшкодування може вимагати пред'явлення страхового документа. Тому в КТМ України і в законодавстві всіх інших держав міститься положення про те, що страховик зобов'язаний видати страхувальнику на його вимогу страховий документ, що містить умови договору морського страхування.

Сторонами договору морського страхування є страховик і страхувальник. Страховиками в Україні визнаються фінансові установи, які створені у формі акціонерних, повних, командит-

них товариств або товариств із додатковою відповідальністю згідно з Законом України «Про господарські товариства» з урахуванням особливостей, передбачених Законом України «Про страхування», а також одержали у встановленому порядку ліцензію на здійснення страхової діяльності. Страхувальниками визнаються юридичні особи та дієздатні фізичні особи, які уклали із страховиками договори страхування або є страхувальниками відповідно до законодавства України. Договір морського страхування може бути укладений страхувальником не на свою користь, а на користь іншої, третьої, особи. Так, у всіх випадках укладання зовнішньоторговельної операції на умовах СИФ (означає, що поставка є здійсненою продавцем, коли товар перейшов через поручні судна в порту відвантаження) продавець товару страхує його на користь покупця. При настанні страхового випадку збитки відшкодовуються страховиком тій особі, на користь якої укладено договір морського страхування, за умови надання доказів законного володіння застрахованим вантажем.

Змістом договору морського страхування є чітке визначення страхового інтересу чи об'єкта страхування, зазначення небезпек і випадковостей, від яких страхується пов'язаний із судном або вантажем майновий інтерес (страхові ризики), умови страхування та умови виплати страхового відшкодування, а також сума страхової премії. Об'єктом страхування або страховим інтересом може бути будь-який, пов'язаний із мореплаванням 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 (перестрахування). 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 пароплавання,

фрахтівник за тайм-чартером і особливо за бербоут-чартером, на якого переноситься ризик випадкової загибелі або пошкодження судна). Вантаж, що перевозиться за договором морського перевезення, є найчастішим об'єктом страхування у страховій практиці. Володарем страхового інтересу, пов'язаного з вантажем, є, перш за все, його власник (продавець – вантажовідправник, покупець – вантажоодержувач). Страховий інтерес переходить разом з переходом права власності. Майновий інтерес у зв'язку з вантажем може мати зберігач вантажу, якщо він бере на себе ризик випадкової загибелі або пошкодження вантажу; перевізник – у відношенні вантажу, який перевозиться на палубі на його ризик, а також у зв'язку зі здійсненням заставного права на вантаж (у випадку загальної аварії, недоплати належних перевізнику платежів). Фрахт страхується або перевізником, або вантажовласником залежно від того, на чиєму ризику він знаходиться. За умовами договору морського перевезення збитки, пов'язані з фрахтом, можуть виражатися в неотриманні фрахту.

#### ***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 створено спеціальні асоціації взаємного страхування. Такі асоціації називаються клубами взаємного захисту та відшкодування (Protecting & Indemnity Clubs). Спочатку Клуби взаємного страхування «P & I Club» було створено у Великій Британії. Потім стали створюватися клуби в Норвегії, Японії, Швеції, США та інших країнах. Перший клуб взаємного страхування – «Shipowners Mutual Protection Society» було засновано в Англії в 1855 р. Він існує до цього часу під ім'ям «Britannia Association». Ця країна зберігає домінуюче становище у галузі страхування відповідальності судновласників. Більшість клубів створено і продовжує функціонувати у цій країні. Два клуби є в Норвегії та по одному у Швеції, США та Японії. У теперішній час у світі налічується близько 70 клубів взаємного страхування. Із них 17 найбільш великих

клубів входять до міжнародного пулу взаємного страхування. Вартість страхового захисту у цих 17 клубах є дорожчою, ніж в інших. У більшості країн клуби взаємного стахування мають суто національний характер, тобто в них приймаються тільки судовласники даної країни. На відміну від цього, в Англії клуби мають інтернаціональний характер, деякі з них об'єднують судовласників 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, де вона співпрацює з якою-небудь адвокатською конторою, яка має досвід у морських справах. Страховий фонд клубів P & I складається із внесків судовласників – 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 судовласників у клуб мають двоякий характер: одна частина (більша) внесків призначена на покриття збитків членів клубу, інша – на покриття адміністративних витрат. Розмір внесків устанавлюється Радою директорів і залежить від бруто-регістрового тоннажу судна, його типу, району плавання, обсягу страхових ризиків, національного морського законодавства у частині відповідальності і навіть індивідуальної репутації судовласника. Функції клубів взаємного страхування коротко можна визначити так: страхування відповідальності судовласників перед третіми особами; забезпечення кваліфікованою консультацією судовласників-членів клубу з питань морського права та комерційної практики; встановлення контактів зі стивідорними та складськими компаніями, компаніями з охорони, укладання договорів із найбільш солідними з них; прийняття заходів із запобігання арешту застрахованих у клубі суден шляхом видачі гарантії клубу або навіть банківської

гарантії. Коло страхових ризиків за правилами клубів взаємного страхування є дуже широким. Найбільш поширеними і значними є такі ризики: відповідальність за зіткнення (страхування  $\frac{1}{4}$  суми, яка не відшкодовується договірним страхуванням, виплаченої судновласнику постраждалого судна); відповідальність за шкоду, заподіяну нерухомим або плавучим об'єктам (причалу, доку, пірсу тощо); відповідальність за видалення залишків аварії судна; відповідальність за договорами найму кранів, ліхтерів та інших навантажувально-розвантажувальних пристроїв; відповідальність за незбереження вантажу; неотримання частки, належної з вантажу по загальній аварії; штрафи різного характеру, що накладаються на судновласників відповідними органами влади, судом, арбітражем (не відшкодовуються штрафи за завантаження судна понад вантажну марку); витрати у зв'язку з карантинном (витрати із дезінфекції що).

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

United kingdom Mutual Stems-ship Assurance Association (Bermuda) Ltd., більш відомий за назвою UK P&I club, є на сьогоднішній день найкрупнішим у світі страховиком відповідальності судновласників і тому заслуговує самого ретельного розгляду. Історія клубу нараховує більше 150 років. Клуб покриває страховим захистом понад 100 млн од. тоннажу, що становить більш  $\frac{1}{5}$  всього світового торговельного флоту. Членами клубу є судновласники 80 країн. Клуб дійсно можна назвати міжнародним. Цей клуб зареєстрований за правом Бермудських островів, де зареєстровані практично всі клуби, що входять до Міжнародної групи клубів P&I. Політика роботи клубу з плином десятиліть залишається стабільною та якісною. Відповідно до щорічного аналізу фінансової роботи всіх клубів, страховиків і брокерів, а також інших компаній, проведеному компанією Standard&Poog'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. «д» ст. 2). Набуття членства в клубі відбувається трьома способами (п. «а» 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 бажуючі, 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.

### ***Britannia Steamship Insurance Association Limited***

Основна стратегія клубу – збереження взаємності. Після The Shipowners' Mutual Protection and Indemnity Association клуб є найбільш ранньою із взаємних організацій судновласників у світі. Днем народження цього 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 North of England Protecting and Indemnity Association Limited***

Цей клуб відноситься до числа найстарших британських клубів. Роком його народження вважається 1860 р. Протягом 100 років свого існування клуб практично був національним британським клубом, оскільки переважна більшість суден, що ним страхуються ходили під британським прапором. З 1980-х років клуб почав вести відсторонену політику в плані залучення нових членів. Основний акцент робився на інвестиційну політику, зниження розмірів страхових внесків та підвищення якості послуг. Як вже зазначалося вище, клуб заснував на Бермудських островах P&I клуб з аналогічною назвою – The North of England Mutual Insurance Association (Bermuda) Ltd., за допомогою якого проводиться перестраховальна та інвестиційна політика клубу. Відповідно до правил, судовласник, що став членом англійського клубу North of England, автоматично стає членом бермудського клубу North of England на підставі перестраховальної угоди між цими клубами. Управління діяльністю клубу є аналогічним всім розглянутим вище. Загальні збори членів клубу та Рада директорів здійснюють вибір загальної політики клубу. На початок 2002 р. Рада директорів складалася з 27 членів. Їхні рішення втілюють у життя 24 менеджери компанії North Insurance Management Ltd., заснованої клубом, та співробітники адміністрації клубу на чолі з головним адміністратором, які постійно працюють в офісах клубу: головний офіс розташований в Ньюкаслі, Англія, другий офіс розташований у Гонконгу і третій офіс, що відзначив у лютому 2002 р. рік своєї роботи, розташовується в Греції. Стратегія клубу полягає в постулаті «все для членів клубу». Гордістю клубу є досягнення рівня особистих відносин між членами клубу. Члени клубу одержують не тільки страховий захист для свого флоту, але в межах клубу зустрічаються один з одним, обговорюють бізнес, виробляють загальну стратегію, в чому їм допомагають численні співробітники адміністрації клубу та менеджери. Мета клубу – це не тільки захист суден від небезпек, але й допомога членам клубу у виборі тактики ведення бізнесу, консультування, надання правової допомоги, проведення досвідченими співро-

бітниками адміністрації клубу превентивних заходів, тобто створення для всіх членів клубу таких умов, за яких вони вважали б свій клуб не чужорідною організацією, а одним зі своїх офісів. При цьому членам клубу зовсім необов'язково приїжджати до головного офісу клубу, розташованого в Ньюкаслі. Будь-яку консультацію можна одержати за телефоном, а запит відправити факсом або електронною поштою. Крім того, менеджери та інші співробітники адміністрації клубу подорожують світом та регулярно відвідують членів клубу.

### ***The Shipowners' Mutual Protection and Indemnity Association (Luxemburg)***

Особливість цього клубу полягає в тому, що, незважаючи на статус другого за величиною після UK P&I клубу та найстарішого P&I клубу у світі, Shipowners є клубом, що спеціалізується на невеликих та спеціальних суднах. Клуб називає себе єдиним клубом, що пропонує поряд із найширшим страховим покриттям стабільні ставки внесків, досвід найбільшої історії та високий рівень сервісу із найбільш персональним підходом до кожного члена клубу. Створений в 1855 р. на підставі вже існуючого з 1832 р. клубу взаємного страхування корпусу судна, P&I клуб Shipowners вже у 1900 р. поєднував 500 членів переважно з Британії. Під час світових воєн більшість суден, що вступили до клубу, перебували в складі королівського британського флоту або займалися обслуговуванням військ. Під час двох світових воєн клуб, як і його члени, зазнали великих збитків. Багато хто із судновласників втратили судна, в інших не було коштів для ремонту та відновлення своїх суден. Лише у 1960 р. клуб поступово почав відновлювати позиції та розширювати свою діяльність, втягуючи до неї не тільки невеликі та спеціалізовані судна, переважно британського походження, та поступово став клубом міжнародного значення. Інкорпорований в 1862 р. за англійським Законом про компанії 1862 та 1865 р. клуб у середині 1960-х років перереєструвався в Люксембурзі. До 1970 р. клуб вже був добре відомий у світі як міжнародний клуб, що представляє членів з 35 країн світу. Він зберіг свою репутацію клубу для невеликих та

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

Роблячи ставку на спеціалізацію клубу як зібрання невеликих суден, клуб гарантує стабільність своїх резервів, оскільки велика кількість членів клубу поряд з неможливістю великих виплат у 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 судно-власників?
6. Як організований зв'язок між капітанами суден та кореспондентами клубів взаємного страхування?

## ЛЕКЦІЯ № 7

### Тема

### *Морське право: перспективи розвитку*

#### **Мета вивчення**

Надати уявлення та сформувати систему знань про сучасні тенденції розвитку морського права та законодавства в Україні і світі, визначити основні проблеми правозастосовної практики в цій сфері, а також шляхи їх можливого вирішення

#### **План**

1. Поняття траншшипменту.
2. Правове забезпечення здійснення траншшипменту в Україні.
3. Перспективи розвитку траншшипменту у портах України
4. Нові виклики та загрози, спричинені тимчасовою окупацією частини території України та прибережних морських просторів.
5. Тенденції розвитку морського законодавства в умовах COVID-19.

#### **Основний зміст**

##### ***1. Поняття траншшипменту.***

У теперішній практиці судноплавства та оформлення вантажів, що перевозяться морем в контейнерах, поняття «траншши-

пмент» (англ. transshipment – перевалка) має декілька значень: в лінійному судноплаванні воно означає умову коносаменту, 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 (Кириллова В. Ю. Трансшипмент как новый режим перевалки транзитных грузов в украинских портах / В. Ю. Кириллова. URL: <http://www.sworld.com.ua/konfer30/601.pdf>); 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 трансшипмент – 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 трансшипменту 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 «трансшипмент» є не стільки особливість використовуваних засобів транспортного устаткування, скільки специфіка реалізації митних операцій щодо їх оформлення, усталеного визначення поняття «трансшипмент» на теперішній час не вироблено. Його не містять ні міжнародні, ні чинні національні нормативно-правові акти, що, як представляється, вимагає його розроблення за участі представників морегосподарського комплексу, Міністерства інфраструктури України та профільного комітету Верховної Ради України з метою якнайкращого врахування досвіду його впровадження в Україні та світі.

На наш погляд, поняттю «трансшипмент» можна надати наступне визначення: операція 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 траншипменту в Україні.***

Внаслідок прогалин нормативної бази з проходженням контейнерних вантажів в українських портах за останні роки виникає дуже багато проблем, через це вантажопотоки надходять до портів інших країн. Законодавчо режим траншипменту було врегульовано у 2010 р. з прийняттям Закону України від 01.06.2010 р. «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 палко підтримані усіма власниками 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 приваблення тарншипменту до портів України ще потребує впровадження низки організаційно-правових заходів.

## ***3. Перспективи розвитку траншипменту у портах України***

Створення в Україні правового поля, що регулює процедуру траншипменту, сприяє підвищенню конкурентоспроможності українських портів в Чорноморському регіоні. На практиці це означає, що компанії будуть витратити менше грошей і часу

на проходження територією України. Незважаючи на всі позитивні фактори, що сприяють розвитку траншшипменту в Україні, правове врегулювання цього процесу ще не досягло необхідного рівня. Потрібно передусім прийняти відповідні зміни до Закону України «Про транзит вантажів» та скасувати обмеження щодо підакцизних товарів. Важливою умовою якісного, швидкого й економічно вигідного оброблення контейнерів у режимі траншшипменту може стати прийняття Закону України «Про особливості здійснення обробки та оформлення вантажів в контейнерах, контейнерів та транспортних засобів, що їх перевозять», який сконсолідує норми щодо траншшипменту й полегшить їх розуміння як контролюючими органами, так і суб'єктами господарювання. Необхідно ввести в законодавство положення про застосування процедури траншшипменту до LCL контейнерів. Адже іноді вантажовласникам не вигідно орендувати весь контейнер, а тому в один контейнер завантажуються товари декількох власників. LCL контейнер містить у собі не тільки товари, що передбачені для перевантаження на інше судно в режимі траншшипменту, а й товари, що передбачені для ввезення на митну територію держави в режимі імпорту. У такому випадку порядок обробки таких контейнерів має передбачати їх доставку до спеціального місця в порту перевантаження для розподілення в присутності працівників митної служби та наступним опломбовуванням і поверненням контейнера на судно. Важливим є розвиток законодавчої бази та практичної реалізації програм та інфраструктурних проектів для залучення інвесторів і створення необхідних господарсько-правових та митних умов для режиму траншшипменту.

#### ***4. Нові виклики та загрози, спричинені тимчасовою окупацією частини території України та прибережних морських просторів.***

Держава-окупант після анексії Криму розглядає територіальне море та внутрішні води Чорного моря навколо Криму як власну територію, а ВМЄЗ 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 указана ситуація 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, ворожді проти мирного судноплавства або іншої діяльності третіх держав тощо) (Бабін Б. В., Плешко Е. А. До питання про відновлення прав України як прибережної держави в Чорному та Азовському морях. *Lex Portus*. 2017. № 4. С. 23).

## **5. 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 мореплавання. 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 зажадав підвищеної уваги – загрозовий механізм поширення вірусу та необхідність забезпечити ізоляцію хворих та тих, у кого були підозри на інфікування. 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 стійкого 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 портах України.
4. Які зміни до діючого законодавства України у сфері траншшипменту можна запропонувати?
5. Які зміни сталися в галузевому морському законодавстві з 2014 року в Україні?
6. 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*

*«Морське право: загальна характеристика навчальної  
дисципліни, галузі права та галузі законодавства»*

**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
5. Інша відповідь

**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 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).

*До теми 3*  
*«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 4*

*«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 загальноновизнаних 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 теми 5*

*«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) здачи 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 6  
«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*

*Морське право: загальна характеристика навчальної дисципліни, галузі права та галузі законодавства*

### **Мета вивчення**

Сформувати та закріпити систему знань про генезу морського права, його поняття, предмет, принципи, місце в системі правових наук, а також визначити сучасні тенденції розвитку правового забезпечення морської діяльності, визначити основні проблеми правозастосовної практики в цій сфері, а також шляхи їх можливого вирішення.

### **Література**

#### ***нормативно-правові акти:***

1. Конвенция об открытом море 1958 года. *Женевские конвенции по морскому праву*. О., Библиотека журнала «Торговое мореплавание» (Серия: Правовое регулирование торгового мореплавания). 1998. № 5/II. С. 5–9.
2. Конвенция о рыболовстве и охране живых ресурсов открытого моря 1958 года. *Женевские конвенции по морскому праву*. О., Библиотека журнала «Торговое мореплавание» (Серия: Правовое регулирование торгового мореплавания). 1998. № 5/II. С. 17–19.
3. Конвенция о территориальном море и прилежащей зоне 1958 года. *Женевские конвенции по морскому праву*. О., Библиотека журнала «Торговое мореплавание» (Серия: Правовое регулирование торгового мореплавания). 1998. № 5/II. С. 10–14.
4. Конвенция о континентальном шельфе 1958 года. *Женевские конвенции по морскому праву*. О., Библиотека журнала «Торговое мореплавание» (Серия: Правовое

- регулирование торгового мореплавания). 1998. № 5/II. С. 15–16.
5. Конвенция ООН по морскому праву от 10 декабря 1982 года / Конституция для океанов (UNCLOS82): учеб.-метод. пособие. О., Библиотека журнала «Торговое мореплавание». 1998. № /II. 250 с.
  6. Конвенция ООН об условиях регистрации судов, 1986. URL: [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995\\_074#Text](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_074#Text)
  7. Кодекс торговельного мореплавання України. *Відомості Верховної Ради України*. 1995. № 47–52. Ст. 349.
  8. Про внесення змін до Морської доктрини України на період до 2035 року: постанова Кабінету Міністрів України від 18.12.2018 р. № 1108. *Офіційний вісник України*. 2019. № 2. Ст. 53.

**спеціальна література:**

9. Аверочкина Т. В. Юрисдикція України в прибережних водах: адміністративно-правовий вимір: монографія. Одеса: Гельветика, 2018. 466 с.
10. Авраменко И. М. Международное морское право: учебное пособие. М.: РКонсульт, 2003. 496 с.
11. Гуцуляк В. Н. Международное морское право (публичное и частное): учебное пособие. Ростов-на-Дону: Феникс, 2006. 416 с.
12. Короткий Т. Р. Міжнародне морське право в космічну еру: право та екологія. *Актуальні проблеми політики*. 2019. Вип. 64. С. 210–222.
13. Кузнецов С.О., Аверочкина Т. В. Морське право: підруч. Одеса: Фенікс, 2011. 382 с.
14. Лукшин И. В. Является ли морское право самостоятельной отраслью права? *Право и политика*. 2001. № 3. С. 11–16.
15. Вылегжанин А.Н., Гуреев С. А., Иванов Г. Г. Международное морское право: учебное пособие. М.: Юрид. лит., 2003. 448 с.
16. Шемякин А. Н. Современное международное морское право и перспективы его развития. Одесса: ОНМА, 2003. 316 с.

### **Питання заняття**

1. Етапи кодифікації та розвитку морського права
2. Поняття морського права та місце в системі правових наук
3. Предмет морського права
4. Основні принципи морського права
5. Джерела морського права
6. Структура морського права

### **Завдання для поточного контролю знань і вмінь**

1. Здійснить дослідження розвитку морського права часів Київської Русі. Середньовіччя на Нового часу. Виявіть закономірності їх розвитку.
2. Визначте, норми яких галузей законодавства входять до складу морського права.
3. Надайте характеристику принципам морського права.
4. Визначте місце звичаю у системі джерел морського права.
5. Охарактеризуйте предмет міжнародного приватного морського права.

## **ЗАНЯТТЯ № 2**

### *Тема*

*Морські простори: міжнародно-правовий статус і міжнародно-правовий режим*

### **Мета вивчення**

Сформувати та закріпити систему знань про правовий статус морських просторів та режим діяльності у них, визначити основні проблеми правозастосовної практики в цій сфері, а також шляхи їх можливого вирішення.

### **Література**

#### ***нормативно-правові акти:***

1. Конвенция об открытом море 1958 года. *Женевские конвенции по морскому праву*. О., Библиотека журнала

- «Торговое мореплавание» (Серия: Правовое регулирование торгового мореплавания). 1998. № 5/II. С. 5–9.
2. Конвенция о рыболовстве и охране живых ресурсов открытого моря 1958 года. Женевские конвенции по морскому праву. О., Библиотека журнала «Торговое мореплавание» (Серия: Правовое регулирование торгового мореплавания). 1998. № 5/II. С. 17–19.
  3. Конвенция о территориальном море и прилежащей зоне 1958 года. *Женевские конвенции по морскому праву*. О., Библиотека журнала «Торговое мореплавание» (Серия: Правовое регулирование торгового мореплавания). 1998. № 5/II. С. 10–14.
  4. Конвенция о континентальном шельфе 1958 года. *Женевские конвенции по морскому праву*. О., Библиотека журнала «Торговое мореплавание» (Серия: Правовое регулирование торгового мореплавания). 1998. № 5/II. С. 15–16.
  5. Конвенция ООН по морскому праву от 10 декабря 1982 года / Конституция для океанов (UNCLOS82): учебно-методическое пособие. О., Библиотека журнала «Торговое мореплавание». 1998. № /II. 250 с.
  6. Про державний кордон України: Закон України від 4 листопада 1991 р. *Відомості Верховної Ради України*. 1992. № 2. Ст. 5.
  7. Про виключну (морську) економічну зону України: Закон України від 16 травня 1995 р. *Відомості Верховної Ради України*. 1995. № 21. Ст. 152.
  8. Про прилеглу зону України: Закон України від 6 грудня 2018 р. *Відомості Верховної Ради*. 2019. № 3. Ст. 20.
  9. Правила плавання і перебування в територіальному морі, внутрішніх водах, на рейдах та в портах України іноземних військових кораблів, затверджені постановою Кабінету Міністрів України від 16 травня 1996 р. № 529. *Зібрання постанов Уряду України*. 1996. № 12. Ст. 334.
  10. Порядок відкриття та закриття морських портів, затверджений постановою Кабінету Міністрів України від

11 липня 2013 р. № 495. *Офіційний вісник України*. 2013. № 54. Ст. 1970.

11. Про внутрішні води, територіальне море та прилеглу зону України: Проект Закону України від 30.12.2002 р. № 2605. URL: [http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4\\_2?pf3516=2605&skl=5](http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_2?pf3516=2605&skl=5)

**спеціальна література:**

12. Аверочкіна Т. В. Юрисдикція України в прибережних водах: адміністративно-правовий вимір: монографія. Одеса: Гельветика, 2018. 466 с.
13. 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.
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.
15. Додин Е.В., Серафимов В. В. Санкционированное вмешательство в сфере торгового мореплавания: учеб. пособие. О.: Юридическая литература, 2001. 149 с.
16. Колодкин А.Л., Гуцуляк В. Н., Боброва Ю. В. Мировой океан. Международно-правовой режим. Основные проблемы. М.: Статут, 2007. 637 с.
17. Кривак В. В. Поняття юрисдикції держави в територіальних водах. *Митна справа*. 2010. № 1. С. 80–84.
18. Кузнецов С. О. Адміністративна юрисдикція України у відкритому морі. *Актуальні проблеми держави і права*. Вип.18. 2003. С. 517–520.
19. Кузнецов С.О., Аверочкіна Т. В. Протоки, що використовуються для міжнародного судноплавства: деякі аспекти визначення правового статусу та режиму. *Lex Portus*. 2017. № 4. С. 31–47.
20. Кузнецов С.А. О таможенной (морской) зоне Украины. *Митна справа*. 2002. № 4. С. 68–80.

21. Кузнецов С. А. Территориальные воды Украины: понятие и нормативное определение термина. *Митна справа*. 2002. № 3. С. 31–35.
22. Кузнецов С.О., Аверочкина Т. В. Морське право: підруч. Одеса: Фенікс, 2011. 382 с.
23. Серафимов В. В. Принцип свободы судоходства в открытом море – основа осуществления торгового мореплавания. *Суспільство. Держава. Право*. 2004. Вип. 4. С. 6–9.
24. 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.

### **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 мореплавання)

### **Завдання та задачі**

#### **для поточного контролю знань і вмінь**

#### **Завдання**

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 ХХ ст.

## **Задачі**

### **№ 1**

У Одеській області планується будівництво нового морського порту. Визначте необхідність його створення та перспективи його подальшого розвитку, а також необхідний пакет правових документів для початку роботи такого порту.

### **№ 2**

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 № 3**

### **Тема**

### ***Морські простори: міжнародно-правовий статус і міжнародно-правовий режим***

### **Мета вивчення**

Сформувати та закріпити систему знань про правовий статус морських просторів та режим діяльності в них, визначити основні проблеми правозастосовної практики в цій сфері, а також шляхи їх можливого вирішення.

### **Література**

#### ***нормативно-правові акти:***

1. Конвенция об открытом море 1958 года. *Женевские конвенции по морскому праву*. О., Библиотека журнала «Торговое мореплавание» (Серия: Правовое регулирование торгового мореплавания). 1998. № 5/II. С. 5–9.
2. Конвенция о рыболовстве и охране живых ресурсов открытого моря 1958 года. *Женевские конвенции по морскому праву*. О., Библиотека журнала «Торговое море-

- плавання» (Серія: Правове регулювання торгового мореплавания). 1998. № 5/II. С. 17–19.
3. Конвенція о територіальному морі та прилежній зоні 1958 року. *Женевські конвенції по морському праву*. О., Библиотека журналу «Торгове мореплавання» (Серія: Правове регулювання торгового мореплавания). 1998. № 5/II. С. 10–14.
  4. Конвенція о континентальному шельфі 1958 року. *Женевські конвенції по морському праву*. О., Библиотека журналу «Торгове мореплавання» (Серія: Правове регулювання торгового мореплавания). 1998. № 5/II. С. 15–16.
  5. Конвенція ООН по морському праву від 10 грудня 1982 року / Конституція для океанів (UNCLOS82): учебно-методическе посібня. О., Библиотека журналу «Торгове мореплавання». 1998. № II. 250 с.
  6. Про державний кордон України: Закон України від 4 листопада 1991 р. *Відомості Верховної Ради України*. 1992. № 2. Ст. 5.
  7. Про виключну (морську) економічну зону України: Закон України від 16 травня 1995 р. *Відомості Верховної Ради України*. 1995. № 21. Ст. 152.
  8. Правила плавання і перебування в територіальному морі, внутрішніх водах, на рейдах та в портах України іноземних військових кораблів, затверджені постановою Кабінету Міністрів України від 16 травня 1996 р. № 529. *Зібрання постанов Уряду України*. 1996. № 12. Ст. 334.
  9. Порядок відкриття та закриття морських портів, затверджений постановою Кабінету Міністрів України від 11 липня 2013 р. № 495. *Офіційний вісник України*. 2013. № 54. Ст. 1970.
  10. Про внутрішні води, територіальне море та прилеглу зону України: Проект Закону України від 30.12.2002 р. № 2605. URL: [http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4\\_2?pf3516=2605&skl=5](http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_2?pf3516=2605&skl=5)

**спеціальна література:**

11. Аверочкіна Т. В. Юрисдикція України в прибережних водах: адміністративно-правовий вимір: монографія. Одеса: Гельветика, 2018. 466 с.
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.
13. Додин Е.В., Серафимов В. В. Санкционированное вмешательство в сфере торгового мореплавания: учеб. пособие. О.: Юридическая литература, 2001. 149 с.
14. Колодкин А.Л., Гуцуляк В. Н., Боброва Ю. В. Мировой океан. Международно-правовой режим. Основные проблемы. М.: Статут, 2007. 637 с.
15. Кривак В. В. Поняття юрисдикції держави в територіальних водах. *Митна справа*. 2010. № 1. С. 80–84.
16. Кузнецов С. О. Адміністративна юрисдикція України у відкритому морі. *Актуальні проблеми держави і права*. Вип.18. 2003. С. 517–520.
17. Кузнецов С.А. О таможенной (морской) зоне Украины. *Митна справа*. 2002. № 4. С. 68–80.
18. Кузнецов С. А. Территориальные воды Украины: понятие и нормативное определение термина. *Митна справа*. 2002. № 3. С. 31–35.
19. Кузнецов С.О., Аверочкіна Т. В. Морське право: підруч. Одеса: Фенікс, 2011. 382 с.
20. Серафимов В. В. Принцип свободы судоходства в открытом море – основа осуществления торгового мореплавания. *Суспільство. Держава. Право*. 2004. Вип. 4. С. 6–9.
21. 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.

### **Питання заняття**

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

### **Завдання та задачі для поточного контролю знань і вмінь**

#### **Завдання**

1. Дослідіть генезу правового забезпечення діяльності на континентальному шельфі.
2. Визначте перспективи вдосконалення законодавства України про виключну економічну зону.

#### **Задачі**

##### **№ 1**

У Одеській області планується будівництво нового морського порту. Визначте необхідність його створення та перспективи його подальшого розвитку, а також необхідний пакет правових документів для початку роботи такого порту.

##### **№ 2**

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***

### **Мета вивчення**

Сформувати та закріпити систему знань про сучасні тенденції розвитку правового забезпечення морської діяльності та забезпечення безпеки мореплавства, визначити основні проблеми правозастосовної практики в цих сферах, а також шляхи їх можливого вирішення

## Література

### **нормативно-правові акти:**

1. Міжнародна конвенція про вантажну марку, 1966. *Офіційний вісник України*. 2008. № 3. Ст. 86.
2. Конвенція МОП 147 про мінімальні норми на торговельних суднах, 1976. *Зібрання чинних міжнародних договорів України*. 2006. № 5. Кн. 1. Ст. 1129.
3. Міжнародна конвенція про стандарти підготовки і дипломування моряків та несення вахти, 1978. *Офіційний вісник України*. 2009. № 60. Ст. 2148.
4. Международные правила предупреждения столкновения судов в море, 1972. URL: <http://motorka.org/mppss/tests/>
5. Конвенция о Международной организации морской спутниковой связи (ИНМАРСАТ). *Безопасность судоходства. Правовое регулирование поиска и спасания на море: учеб. пос.: в 2 ч.* / [сост. Е. В. Додин, С. А. Кузнецов]. О.: ИНКО Сервис, 1998. Ч. 1. С. 11–28.
6. Эксплуатационное соглашение международной организации морской спутниковой связи (ИНМАРСАТ). *Безопасность судоходства. Правовое регулирование поиска и спасания на море: учеб. пос.: в 2 ч.* / [сост. Е. В. Додин, С. А. Кузнецов]. О.: ИНКО Сервис, 1998. Ч. 1. 1998. С. 29–38.
7. Кодекс торговельного мореплавства України, 1995. *Відомості Верховної Ради України*. 1995. № 47–52. Ст. 349.
8. Соглашение о международной программе КОСПАС–САРСАТ 1988 года. *Безопасность судоходства. Правовое регулирование поиска и спасания на море: учеб. пос.: в 2 ч.* / [сост. Е. В. Додин, С. А. Кузнецов]. О.: ИНКО Сервис, 1998. Ч. 1. 1998. С. 47–60.
9. Конвенція про боротьбу з незаконними актами, спрямованими проти безпеки морського судноплавства, 1988. *Зібрання чинних міжнародних договорів України*. 2004. № 4. Кн. 2. Ст. 952.

10. Международная конвенция по охране человеческой жизни на море, 1974. URL: <http://docs.cntd.ru/document/901765675>
  11. Правила контролю суден з метою забезпечення безпеки мореплавства, затвержені наказом Міністерства транспорту України від 17.07.2003 р. № 545. *Офіційний вісник України*. 2004. № 13. Ст. 915.
  12. 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. *Офіційний вісник України*. 1998. № 30. Стор. 235.
- спеціальна література:**
13. Авраменко И. М. Международное морское право: учебное пособие. М.: РКонсульт, 2003. 496 с.
  14. Бекашев К. А. Международно-правовые проблемы обеспечения безопасности мореплавания. *Lex Russica*. 2007. № 5. С. 972–984.
  15. Вылегжанин А.Н., Гуреев С. А., Иванов Г. Г. Международное морское право: учебное пособие. М.: Юрид. лит., 2003. 448 с.
  16. Гуцуляк В. Н. Морское право: учебное пособие. М.: РосКонсульт, 2000. 368 с.
  17. Кузнецов С.О., Аверочкина Т. В. Морське право. Одеса: Фенікс, 2011. 382 с.
  18. Аверочкина Т.В., Плачкова Т. М. Генеза міжнародно-правового регулювання забезпечення безпеки мореплавства. *Lex Portus*. 2016. № 2. С. 150–168.
  19. Плачкова Т. М. Адміністративно-правовий механізм забезпечення безпеки мореплавства в Україні: генеза правового регулювання. *Вісник Чернівецького факультету Національного університету «Одеська юридична академія»*: зб. наук. статей. 2016. № 4. С. 78–100.
  20. Плачкова Т. М. Адміністративно-правові засади забезпечення безпеки мореплавства на судах флоту рибного господарства. *Юридична наука*. 2017. № 1. С. 4–16.

21. Плачкова Т. М. Людський фактор у забезпеченні безпеки мореплавства: правові засоби зменшення впливу. *Lex Portus*. 2017. № 2. С. 182–197.
22. Плачкова Т. М. «Забезпечення безпеки мореплавства»: до питання правового визначення поняття. *Eurasian Academic Research Journal*. 2017. № 4 (10). Р. 111–117.
23. Плачкова Т. М. Інституціоналізація системи органів управління безпекою мореплавства в Україні. *Lex Portus*. 2018. № 1. С. 115–126. <https://doi.org/10.26886/2524-101X.1.2018.9>
24. Plachkova T. Providing Navigation Safety at Seaports of Ukraine: Some Aspects of State Administration. *Lex Portus*. 2019. № 2. Р. 41–57. <https://doi.org/10.26886/2524-101X.2.2019.3>
25. Plachkova T. Ensuring of maritime safety: PSC, duties of the flag State and practice of Ukraine. *European Political And Law Discourse*. 2019. Vol. 6. Iss. 4. Р. 24–28.

### **Питання заняття**

1. Морська діяльність: поняття, визначення.
2. Правовий режим морської діяльності:
  - 2.1. У морських просторах у межах юрисдикції дежави
  - 2.2. У морських просторах за межами державної юрисдикції
3. Забезпечення безпеки мореплавства – глобальна проблема сучасності.
  - 3.1. Навігаційні правила забезпечення безпеки мореплавства (характеристика норм Конвенції ООН з морського права 1982 р. та Міжнародних правил із запобігання зіткненню суден 1972 р.)
  - 3.2. 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.).
  - 3.3. Експлуатаційні правила забезпечення безпеки мореплавства (характеристика норм Міжнародної конвенції про стандарти підготовки, дипломування моряків та

несення вахти 1978/1995 р.р., Конвенції про мінімальні норми на торговельних суднах 1976 р.).

- 3.4. Принципи та порядок роботи систем ІНМАРСАТ та КОСПАС–САРСАТ.

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

1. Надайте стисло 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:
4. Нормативно-правова база забезпечення безпеки мореплавства в Україні
5. Норми Кодексу торговельного мореплавства України про забезпечення безпеки мореплавства
6. Підзаконні акти про забезпечення безпеки мореплавства
7. Організаційне забезпечення безпеки мореплавства в Україні

**ЗАНЯТТЯ № 5**

*Тема*

*Врегулювання спорів, пов'язаних з тлумаченням та застосуванням Конвенції Організації Об'єднаних Націй з морського права 1982 року*

**Мета вивчення**

Сформувати та закріпити систему знань про сучасні тенденції врегулювання спорів, пов'язаних з тлумаченням та застосуванням Конвенції Організації Об'єднаних Націй з морського права 1982 року

## Література

### **нормативно-правові акти:**

1. Устав Организации Объединённых Наций и Устав Международного Суда 1945 года / Устав ООН – инструмент мира / Ефимов Г. К. – М.: Наука, 1986. – 136 с.
2. Конвенция Организации Объединённых Наций по морскому праву от 10 декабря 1982 года / Конституция для океанов (UNCLOS82): Учеб. – метод. пособие / Сост. Е. В. Додин, С. А. Кузнецов / Под ред. С. В. Кивалова // Библиотека журнала «Торговое мореплавание» (Серия: Правовое регулирование торгового мореплавания). – 1998. – № 3/II. – 250 с.
3. Угода про співробітництво та взаємовідношення між Організацією Об'єднаних Націй і Міжнародним трибуналом з морського права, 1997. URL: [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995\\_604/print](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_604/print)
4. Угода про привілеї та імунітет Міжнародного трибуналу з морського права від 23.05.1997 р. URL: [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995\\_h32/print](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_h32/print)

### **спеціальна література:**

5. Аверочкіна Т. В. Юрисдикція України в прибережних водах: адміністративно-правовий вимір: монографія. Одеса: Гельветика, 2018. 466 с.
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.
7. Кузнецов С.О., Аверочкіна Т. В. Морське право. Одеса: Фенікс, 2011. 382 с.
8. 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.
9. Переверзева О. Розвиток принципів і норм міжнародного морського права в арбітражних трибуналах. *Юридичний журнал*. 2006. № 1. С. 100–103.

10. Вылегжанин А. Н. Решения Международного суда ООН по спорам о разграничении морских пространств. М.: Юрид. лит., 2004. 224 с.
11. Вылегжанин А.Н., Саксина Т. Г. Арбитраж как средство разрешения межгосударственных морских споров. *Государство и право*. № 10. 2007. С. 75–84.
12. Правкин С.А., Смирнова В. В. Теоретико-правовые аспекты современного управления морским портом. *Образование и право*. 2020. № 4. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/teoretiko-pravovye-aspekty-sovremennogo-upravleniya-morskim-portom>

### **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
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.

### **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.
3. 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 № 6

### Тема

### *Торговельне мореплавання: правовий режим*

#### Мета вивчення

Сформувати та закріпити систему знань про сучасні тенденції розвитку правового забезпечення торговельного мореплавання, визначити основні проблеми правозастосовної практики в цих сферах, а також шляхи їх можливого вирішення

#### Література

##### *нормативно-правові акти:*

1. Международная конвенция об унификации некоторых правил о коносаменте 1924 года. *Правила перевозки грузов морем: Гаагские правила, Гаагско-Висбийские правила, Гамбургские правила: учеб.-метод. пособие.* О., Библиотека журнала «Торговое мореплавание» (Серия: Рабочие тетради). 1999. № 12/IV. С. 5–12.
2. Протокол об изменении Международной конвенции об унификации некоторых правил о коносаменте, подписанной в Брюсселе 25 августа 1924 года (Правила Висби) 1968 года. *Правила перевозки грузов морем: Гаагские правила, Гаагско-Висбийские правила, Гамбургские правила: учеб.-метод. пособие.* О., Библиотека журнала «Торговое мореплавание» (Серия: Рабочие тетради). 1999. № 12/IV. С. 21–22.
3. Конвенция об ограничении ответственности собственников морских судов 1957 года. *Правовое регулирование ограничения ответственности судовладельцев: учебное пособие.* О., Библиотека журнала «Торговое море-

- плавание» (Серия: Правовое регулирование торгового мореплавания). 1999. № 10/II. С. 5–12.
4. Конвенция об ограничении ответственности по морским требованиям 1976 года. *Правовое регулирование ограничения ответственности судовладельцев: учебное пособие*. О., Библиотека журнала «Торговое мореплавание» (Серия: Правовое регулирование торгового мореплавания). 1999. № 10/II. С. 15–23.
  5. Конвенция Организации Объединенных Наций о морской перевозке грузов 1978 года (Гамбургские правила). *Правила перевозки грузов морем: Гаагские правила, Гаагско-Висбийские правила, Гамбургские правила: учеб.-метод. пособие*. О., Библиотека журнала «Торговое мореплавание» (Серия: Рабочие тетради). 1999. № 12/IV. С. 23–42.
  6. Международная конвенция об унификации некоторых правил о перевозке пассажиров морем 1961 года. *Правила морской перевозки пассажиров: учеб.-метод. пособие*. О., Библиотека журнала «Торговое мореплавание» (Серия: Рабочие тетради). 1999. № 15/IV. С. 5–9.
  7. Афі́нська конвенція про перевезення морем пасажирів та їх багажу, 1974. *Зібрання чинних міжнародних договорів України*. 2006. № 5. Кн. 1. Ст. 1103.
  8. Протокол від 19.11.1976 р. до Афі́нської конвенції про перевезення морем пасажирів та їх багажу 1974 року. *Зібрання чинних міжнародних договорів України*. 2006. № 5. Кн. 1. Ст. 1103.
  9. Про приєднання України до Афі́нської конвенції про перевезення морем пасажирів та їх багажу 1974 року і Протоколу 1976 року до неї: Закон України від 15.07.1994 р. *Відомості Верховної Ради України*. 1994. № 33. Ст. 305.
  10. Кодекс торговельного мореплавства України, 1995. *Відомості Верховної Ради України*. 1995. № 47–52. Ст. 349.
  11. Господарський кодекс України, 2003. *Відомості Верховної Ради України*. 2003. № 18. Ст. 144.

12. Цивільний кодекс України, 2003. *Відомості Верховної Ради України*. 2003. № 40. Ст. 356.
13. Про міжнародне приватне право: Закон України від 23 червня 2005 р. *Відомості Верховної Ради України*. 2005. № 32. Ст. 422.

**спеціальна література:**

14. Алферова О. С. Некоторые вопросы, связанные с ответственностью сторон при заключении договора фрахтования на время речного судна. *Современная юридическая наука и правоприменение* (IV Саратовские правовые чтения): сборник тезисов докладов (по материалам Международной научно-практической конференции, г. Саратов, 3–4 июня 2011 г.) / Отв. ред.: Ростова О. С. Саратов: Изд-во ГОУ ВПО «Саратов. гос. академия права», 2011. С. 213–214.
15. Борисова Х.О., Савінова Н. А. Національна юрисдикція в сфері торговельного мореплавства. *Молодий вчений*. 2018. № 1(1). С. 85–88.
16. Витрянский В. В. Договор аренды и его виды: прокат, фрахтование на время, аренда зданий, сооружений и предприятий, лизинг. М.: Статут, 1999. 299 с.
17. Вольнов А. Е. Распределение ответственности между собственником судна и фрахтователем судна по договору фрахтования судна на время (тайм-чайтер) за неисполнение и ненадлежащее исполнение договора морской перевозки груза с использованием коносамента по законодательству. *Вестник Российского университета дружбы народов. Серия: Юридические науки*. № 3 (21). 2006. С. 59–63.
18. 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.
19. Кокин А. С. Международная морская перевозка груза: право и практика. М.: Инфотропик Медиа, 2012. 784 с.

20. Кузнецов С.О., Пашковська Л. І. Морське приватне право: навч. посібник. О, Фенікс, 2012. 236 с.
21. Липавский В. Б. Тайм-чартер в системе договоров фрахтования. *Транспортное право*. № 3. 2005. С. 22–30.
22. Проформы коносаментов «Congendill», «Conlinebill», «Intankbill»: учеб.-метод. пособие / сост. Е. В. Додин, С. А. Кузнецов. *Библиотека журнала «Торговое мореплавание»* (Серия: Рабочие тетради). 1999. № 11/IV.
23. Соловьева К. Ю. Проблемы ответственности фрахтовщика в договоре фрахтования судна (чартере). *Защита прав граждан и юридических лиц в российском и зарубежном праве (проблемы теории и практики): сборник статей и тезисов аспирантов и молодых ученых / Отв. ред.: Абова А. Е. М.: МЗ Пресс, 2002. С. 151–155.*
24. Стандартный бербоут-чартер «Varecon 89»: учеб.-метод. пособие / сост. Е. В. Додин, С. А. Кузнецов. *Библиотека журнала «Торговое мореплавание»* (Серия: Рабочие тетради). 1999. № 9/IV.
25. Тихенко Т. Ю. Правовая природа договора фрахтования (чартера). *Вестник Саратовской государственной академии права*. № 1. 2008. С. 103–107.
26. Универсальный тайм-чартер «Baltime 39»: учеб.-метод. пособие / сост. Е. В. Додин, С. А. Кузнецов. *Библиотека журнала «Торговое мореплавание»* (Серия: Рабочие тетради). 1999. № 8/IV.
27. Чартер «Gencon»: учеб.-метод. пособие / сост. Е. В. Додин, С. А. Кузнецов. *Библиотека журнала «Торговое мореплавание»* (Серия: Раб. тетради). 1999. № 10/IV.
28. Шемякін О. М. Міжнародне приватне морське право. Одеса, 2000.

### **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.
6. Основні нормативно-правові акти щодо договору морського перевезення вантажу: міжнародні та національні
7. Договір морського перевезення вантажу: поняття, визначення, сфера застосування, сторони, форма, суттєві умови.
8. Основні нормативно-правові акти щодо договору морського перевезення пасажирів: міжнародні та національні
9. Договір морського перевезення пасажирів: поняття, визначення, сфера застосування, сторони, форма, 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.
3. 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 № 7

### Тема

### *Морські вимоги: правовий режим*

#### **Мета вивчення**

Сформувати та закріпити систему знань про сучасні тенденції розвитку правового забезпечення морських вимог та морського страхування, визначити основні проблеми правозастосовної практики в цій сфері, а також шляхи їх можливого вирішення

#### **Література**

##### ***нормативно-правові акти:***

1. Міжнародна конвенція з уніфікації деяких правил щодо накладення арешту на морські судна, 1952. *Офіційний вісник України*. 2012. № 37. Ст. 1415.
2. Міжнародна конвенція про морські застави та іпотеки, 1993. URL: [http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/995\\_471](http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/995_471)
3. Кодекс торговельного мореплавства України, 1995. *Відомості Верховної Ради України*. 1995. № 47. Ст. 349.
4. Про страхування: Закон України від 07.03.1996 р. *Відомості Верховної Ради України*. 1996. № 18. Ст. 78.
5. Тимчасове Положення про товариства взаємного страхування, затверджене Постановою Кабінету Міністрів України від 01.02.1997 р. № 132. *Офіційний вісник України*. 1997. № 6. Ст. 64.
6. Ліцензійні умови провадження страхової діяльності, затверджені Розпорядженням Державної комісії з регулювання ринків фінансових послуг України від 28.08.2003 р. № 40. *Офіційний вісник України*. 2003. № 38. Ст. 2048.

##### ***спеціальна література:***

7. Гуцуляк В. Н. Международное морское право (публичное и частное): учебное пособие. Ростов-на-Дону: Феникс, 2006. 416 с.
8. Жорник І. В. Розв'язання конфлікту кваліфікації уніфікованих норм, що регулюють приватноправові відно-

- сини у мореплавстві: дис. ... канд. юрид. наук. Одеса, 2015. 258 с.
9. 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 Міжнародної наукової конференції студентів та молодих вчених. Харків: ХНУ імені В. Н. Каразіна, 2010. С. 286–288.
  10. Ківалов С. В. Арешт морського судна: тенденції української правозастосовної практики. *Lex Portus*. 2017. № 3. С. 5–13.
  11. Кузнецов С. О., Пашковська Л. І. Морське приватне право: навч. посібник. О., Фенікс, 2012. 236 с.
  12. 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>
  13. Мачуський В. Взаємне страхування: організаційно-правові аспекти. *Право України*. 2008. № 4. С. 63.
  14. Навроцкий С. Товарищества взаимного страхования: становление и развитие. *Страховой рынок*. 2001. № 7–8. С. 25.
  15. Рикова О. М. Проблеми співвідношення Кодексу торговельного мореплавання 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.
  16. Сергєєв, Ю. В. (2018). До питання про арешт суден для забезпечення морських вимог в Україні. *Lex Portus*, 6, 9–20. <https://doi.org/10.26886/2524-101X.6.2018.1>
  17. 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>
  18. Селіванов, М. Г. (2018). Процесуальний інститут арешту судна для забезпечення морської вимоги у господар-

ському процесі в Україні. *Lex Portus*, 6, 36–48. <https://doi.org/10.26886/2524-101X.6.2018.3>

19. Юрах В. М. Історико-правовий аналіз становлення страхування. *Актуальні проблеми держави і права: зб. наук. пр.* 2005. Вип. 26. С. 165–172.

### **Питання заняття**

1. 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 № 8

### *Тема*

### *Морське право: перспективи розвитку*

#### **Мета вивчення**

Сформувати та закріпити систему знань про сучасні тенденції розвитку морського права та законодавства в Україні і світі, визначити основні проблеми правозастосовної практики в цій сфері, а також шляхи їх можливого вирішення

#### **Література**

##### ***нормативно-правові акти:***

1. Про забезпечення прав і свобод громадян та правовий режим на тимчасово окупованій території України: Закон України від 17 квітня 2014 р. № 1207-VII. URL: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/1207-18>
2. Про державний кордон України: Закон України від 4 листопада 1991 р. № 1777-XII. URL: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/1777-12>
3. О внутренних морских водах, территориальном море и прилегающей зоне РФ: Федеральный закон РФ от 31 июля 1998 г. № 155-ФЗ. URL: <http://base.garant.ru/12112602>
4. О принятии в РФ Республики Крым и образовании в составе РФ новых субъектов Республики Крым и города федерального значения Севастополя: Федеральный конституционный закон РФ от 21 марта 2014 г. № 6-ФКЗ // Российская газета. 24 марта 2014 г. № 6338.

5. 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 // Офіційний вісник України. 2015. № 29. Ст. 845.
6. 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-VIN // Офіційний вісник України. 2015. № 24. Ст. 655.
7. Угода між Державним комітетом України з рибного господарства та рибної промисловості та Комітетом РФ з рибальства з питань рибальства в Азовському морі від 14 вересня 1993 р. // Офіційний вісник України. 2004. № 7. Ст. 423.
8. Договір між Україною і РФ про співробітництво у використанні Азовського моря та Керченської протоки від 24 грудня 2003 р. // Офіційний вісник України. 2004. № 22. Ст. 1539.
9. Угода між Кабінетом Міністрів України та Урядом Російської Федерації про співробітництво в морському та авіаційному пошуку і рятуванні на Чорному та Азовському морях від 27 жовтня 2010 р. // Офіційний вісник України. 2011. № 89. Ст. 3262.

***спеціальна література:***

10. 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. Retrieved June 24, 2020 from: <https://www.mpa.gov.sg/web/portal/home/media-centre/news-releases/detail/8ef344f7-89ab-4d4c-99ba-a2c73532d2b4>
11. Bradley, B., Agapitos, J. (2020). Shipping needs to prepare for coronavirus restrictions, warns Hill Dickinson. Hill Dickinson. Retrieved June 26, 2020 from: <https://www.>

- hilldickinson.com/insights/news/shipping-needs-prepare-coronavirus-restrictions-warns-hill-dickinson
12. Coronavirus disease (COVID-19). Situation Report – 205. The official website of the World Health Organization. Retrieved August 13, 2020 from: [https://www.who.int/docs/default-source/coronaviruse/situation-reports/20200812-covid-19-sitrep-205.pdf?sfvrsn=627c9aa8\\_2](https://www.who.int/docs/default-source/coronaviruse/situation-reports/20200812-covid-19-sitrep-205.pdf?sfvrsn=627c9aa8_2)
  13. Coronavirus disease (COVID-19) Pandemic. IMO. The official web-site of the International Maritime Organization. Retrieved June 25, 2020 from: <http://www.imo.org/en/MediaCentre/HotTopics/Pages/Coronavirus.aspx>
  14. 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. Retrieved June 25, 2020 from: [https://unctad.org/en/PublicationsLibrary/presspb2020d3\\_en.pdf](https://unctad.org/en/PublicationsLibrary/presspb2020d3_en.pdf)
  15. Denyer, S., O’Grady, S. (2020). Passengers quarantined on cruise ship are desperate to escape coronavirus that infected 64 fellow travelers. The Washington Post. Retrieved June 25, 2020 from: [https://www.washingtonpost.com/world/asia\\_pacific/honeymooner-among-61-people-on-cruise-ship-confirmed-as-having-coronavirus/2020/02/07/30a980b4-4961-11ea-8a1f-de1597be6cbc\\_story.html](https://www.washingtonpost.com/world/asia_pacific/honeymooner-among-61-people-on-cruise-ship-confirmed-as-having-coronavirus/2020/02/07/30a980b4-4961-11ea-8a1f-de1597be6cbc_story.html)
  16. 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. DOI: 10.3384/hygiea.1403–8668.1110153
  17. Global trade update. 2020. June (UNCTAD). The official web-site of the UNCTAD. Retrieved June 25, 2020 from: [https://unctad.org/en/PublicationsLibrary/ditcmisc2020d2\\_en.pdf](https://unctad.org/en/PublicationsLibrary/ditcmisc2020d2_en.pdf)
  18. Guide to ship sanitation, 2011 (World Health Organization). The official website of the World Health Organization. Retrieved May 25, 2020 from: <https://apps.who.int/iris/>

- bitstream/handle/10665/43193/9789241546690\_eng.pdf?sequence=1
19. Hayes, J.N. (2005). *Epidemics and Pandemics: Their Impacts on Human History*. Santa Barbara, CA: ABC–CLIO.
  20. Hong Kong: Bunkering operations affected amidst tightening of COVID-19 measures. *Manifold Times*. Retrieved July 28, 2020 from: <https://www.manifoldtimes.com/news/hong-kong-bunkering-operations-affected-amidst-tightening-of-covid-19-measures/>
  21. Howard-Jones, N. (1975). The scientific background of the International Sanitary Conferences, 1851–1938. *World Health Organization*. Retrieved June 23, 2020 from: [https://apps.who.int/iris/bitstream/handle/10665/62873/14549\\_eng.pdf?sequence=1](https://apps.who.int/iris/bitstream/handle/10665/62873/14549_eng.pdf?sequence=1)
  22. ICS Warns Failure to Follow Protocols Undermines Crew Change Efforts. *The Maritime Executive*. Retrieved July 25, 2020 from: <https://www.maritime-executive.com/article/ics-warns-failure-to-follow-protocols-undermines-crew-change-efforts>
  23. 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>
  24. Faqiang, L., Abliakimova, E. (2020). Safe ports: law, theory, practice under conditions of the COVID-19 pandemic. *Lex Portus*, 4, 7–34. <https://doi.org/10.26886/2524-101X.4.2020.1>
  25. Азовское море, Керченский пролив и предпроливные зоны в Чёрном море: проблемы управления прибрежными территориями для обеспечения экологической безопасности и рационального природопользования / ред. ГГ Матишов, В. А. Иванов. – Ростов-на-Дону: Изд-во ЮНЦ РАН, 2012. 216 с.
  26. 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.

27. Васьков Ю. Траншшипмент играет важную роль в борьбе за транзит. URL: <http://cfts.org.ua/opinions/40833>
28. Венгрук А. Траншшипмент ускоряет перевозки. *Митна справа*. 2011. № 5. С. 56–61.
29. Вороной В. И. Перспективы оптимизации таможенного регулирования траншшипмента в портах Украины. *Митна справа*. 2009. № 6. С. 48–51.
30. Додін Є. В. Митне регулювання траншшипменту. *Митна справа*. 2010. № 6. С. 26–31.
31. Бабін Б.В., Плешко Е. А. Правовий режим морських просторів, що входять до тимчасово окупованої території України. *Науковий вісник Ужгородського національного університету. Серія: Право*. 2016. Вип. 37(3). С. 120–123.

## **План**

1. Поняття траншшипменту.
2. Правове забезпечення здійснення траншшипменту в Україні.
3. Перспективи розвитку траншшипменту у портах України
4. Нові виклики та загрози, спричинені тимчасовою окупацією частини території України та прибережних морських просторів.
5. Тенденції розвитку морського законодавства в умовах COVID-19.

## **Завдання для поточного контролю знань і вмінь**

1. Проаналізуйте генезу впровадження траншшипменту у портах України.
2. Які зміни до діючого законодавства України у сфері траншшипменту можна запропонувати?
3. Оцініть зміни у діючому морському законодавстві, що відбулися з 2014 року з метою протидії російській агресії.
4. Охарактеризуйте практику протидії пандемії COVID-19 у морській гадузі України.

# КРИТЕРІЇ ОЦІНЮВАННЯ ПІД ЧАС ПОТОЧНОГО КОНТРОЛЮ

У відповідності до визначених критеріїв поточний контроль здійснюється за визначеною си́лабусом, робочою навчальною програмою системою.

Оцінювання	
Вид оцінювання	%
Поточний контроль, разом, у т.ч.:	30
Лекції	0
Практичні заняття	20
Індивідуальне завдання	10
Підсумковий контроль, разом, у т.ч.:	70
письмова компонента	10
усна компонента	60
Разом за дисципліну	100

Шкала оцінювання		
Оцінка	Бали	Опис
A	90–100	Відмінно
B	82–89	Добре
C	75–81	Добре
D	67–74	Задовільно
E	60–66	Задовільно (достатньо)
Fx	35–59	Незадовільно з можливістю повторного складання
F	1–34	Незадовільно з обов'язковим повторним курсом

# МЕТОДИЧНІ ВКАЗІВКИ (РЕКОМЕНДАЦІЇ) для викладачів, які проводять семінарські / практичні заняття

---

---

Проведення семінарських занять дозволяє вирішувати такі дидактичні цілі:

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

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

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

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

- виписки, цитати – дослівні, точні записи конкретного тексту з посиланням на джерело інформації та його автора;
- план виступу – сукупність чітко сформульованих, послідовно викладених думок, які відбивають основний зміст прочитаного;
- тези – основні положення тексту без додаткових пояснень;
- конспект – короткий послідовний виклад інформації з першоджерела. Для оперативного використання студентам 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), студентами розв'язуються ситуативні завдання (задачі).

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

**БАНК ТЕСТІВ  
ДЛЯ САМОКОНТРОЛЮ ЗДОБУВАЧІВ ВИЩОЇ ОСВІТИ  
ЗА ТЕМАМИ ПРАКТИЧНИХ ЗАНЯТЬ**

*До Теми 1*

*«Морське право: загальна характеристика навчальної дисципліни, галузі права та галузі законодавства»*

**1. 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 морського права належать:**

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

**4. Структуру морського права складають:**

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

**5. Джерелами морського права України є:**

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

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

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

**7. Якими є види використання просторів Світового океану?**

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

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

1. Так
2. Ні

**9. Чи є морське право самостійною галуззю права?**

1. Так
2. Ні
3. Інша відповідь

*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 Теми 3*

#### *«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
4. Найбільш правильна та повна відповідь (Ваша думка).

#### **3. Конвенція про мінімальні норми на торговельних судах 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. Гідрокація та навігація
4. Відстеження положення суден на морі

## **5. Метастворення 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 Темі 4*

## ***«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 виниють 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 5*

#### *«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 канцелярувати договір, якщо судно не може бути надано:**

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

**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» (fio st 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 нотис.
3. Якщо Судновласники подали фрахтувальнику 96-ти годинний нотис.
4. Якщо Фрахтувальники не сплатили демередж після закінчення 96-ти годинного нотису.
5. Найбільш правильна і повна відповідь – .....; у зв'язку з тим, що – ..... (Ваша версія).

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

**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).

**17. Доказом наявності та змісту договору морського круїзу є:**

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

### *До Теми 6.*

#### *«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. Сповідення 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. Абгалдир.
5. 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 Теми 6.*  
*«Морське право: перспективи розвитку»*

**1. ISO-Контейнер це**

- а) стандартизована тара багаторазового використання
- б) 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 трансшипмент це**

- а) перевантаження вантажу з великих контейнеровозів на малі суда
- б) перевантаження вантажу з великих контейнеровозів на річкові суда
- в) перевантаження вантажу з великих контейнеровозів на інші суда
- г) перевантаження вантажу з великих контейнеровозів на суда під іноземними прапорами.

**4. Кластер це**

- а) об'єднання підприємницьких структур
- б) група локалізованих взаємозалежних компаній
- в) юридична особа
- г) фізична особа

**5. Трансшипмент є умовою**

- а) залучення додаткових вантажопотоків до портів
- б) збільшення імпорту товарів
- в) збільшення експорту товарів
- г) збільшення транзиту товарів

# ЗАВДАННЯ ДЛЯ САМОСТІЙНОЇ РОБОТИ

---

## ЗАВДАННЯ № 1

### Тема

*Морське право: загальна характеристика навчальної дисципліни, галузі права та галузі законодавства*

### Мета вивчення

Поглибити та закріпити систему знань про генезу морського права, його поняття, предмет, принципи, місце в системі правових наук, а також визначити сучасні тенденції розвитку правового забезпечення морської діяльності, визначити основні проблеми правозастосовної практики в цій сфері, а також шляхи їх можливого вирішення.

### Зміст завдання самостійної роботи

1. Охарактеризуйте діяльність Ліги Націй з розробки та прийняття міжнародних угод у сфері морського права.
2. Охарактеризуйте діяльність ООН з розробки та прийняття міжнародних угод у сфері морського права.
3. Здійсніть огляд судової практики (міжнародної та національної) у справах, що виникають із приводу розмежування морських просторів.

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

1. Здійсніть огляд програмних документів у сфері морської діяльності та торговельного мореплавства, що були прийняті в період незалежності України.
2. Здійсніть правову експертизу проєктованого українського законодавства у сфері морської діяльності. Сформууйте власну точку зору на їхні норми та запропонуйте власні шляхи розбудови морської інфраструктури України.

## ЗАВДАННЯ № 2

### Тема

### *Морські простори: міжнародно-правовий статус і міжнародно-правовий режим*

#### **Мета вивчення**

Поглибити та закріпити систему знань про правовий статус морських просторів та режим діяльності в них, а також визначити сучасні тенденції розвитку правового забезпечення режиму правомірної діяльності у морських просторах, визначити основні проблеми правозастосовної практики в цій сфері, а також шляхи їх можливого вирішення.

#### **Зміст завдання самостійної роботи**

1. Порівняйте окремі угоди про торговельне мореплавство та виявіть закономірності їх побудови, а також змісту норм. Визначте, які гібридні види режимів можуть бути передбачені цими угодами.
2. Дослідіть матеріали справи Україна-Румунія щодо розмежування морських просторів та порівняйте результати судового розгляду спору з іншими подібними прецедентами Міжнародного суду ООН. Виявіть схожі та відмінні риси.

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

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

## ЗАВДАННЯ № 3

### Тема

#### *Морська діяльність: міжнародно-правовий режим*

#### **Мета вивчення**

Сформувати та поглибити систему знань про сучасні тенденції розвитку правового забезпечення морської діяльності та забезпечення безпеки мореплавства, визначити основні проблеми правозастосовної практики в цих сферах, а також шляхи їх можливого вирішення

#### **Зміст завдання самостійної роботи**

1. Правовий режим діяльності у Міжнародному районі морського дна
2. Правовий режим діяльності в Азовському морі
3. Система управління безпекою мореплавства в Україні
4. Лоцманське проведення:
5. Правовий статус лоцманів в Україні

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

1. Історія зародження та становлення лоцманської служби
2. Міжнародно-правова регламентація діяльності лоцманів.

## ЗАВДАННЯ № 4

### Тема

#### *Врегулювання спорів, пов'язаних з тлумаченням і застосуванням Конвенції Організації Об'єднаних Націй з морського права 1982 року*

#### **Мета вивчення**

Сформувати та поглибити систему знань про сучасні тенденції врегулювання спорів, пов'язаних з тлумаченням і застосуванням Конвенції Організації Об'єднаних Націй з морського права 1982 року

### **Зміст завдання самостійної роботи**

1. Охарактеризуйте рішення Трибуналу з морського права щодо негайного звільнення та повернення в Україну утримуваних Росією екіпажів українських військових кораблів «Нікополь», «Бердянськ», «Яни Капу».
2. Розгляньте процедури врегулювання спорів, що пов'язані з морською діяльністю, застосовані Україною з 2014 року.
3. Визначте можливості врегулювання судноплавства Керченською протокою.

### **Завдання для поточного контролю знань і вмінь**

1. Надайте визначення міжнародного публічного морського спору.
2. Означте новели Конвенції ООН з морського права 1982 року щодо вирішення морських спорів.
3. Визначте, чи є морський арбітраж різновидом міжнародного комерційного арбітражу.

## **ЗАВДАННЯ № 5**

### **Тема**

### ***Торговельне мореплавство: правовий режим***

### **Мета вивчення**

Сформувані та поглибити систему знань про сучасні тенденції розвитку правового забезпечення торговельного мореплавства, визначити основні проблеми правозастосовної практики в цих сферах, а також шляхи їх можливого вирішення

### **Зміст завдання самостійної роботи**

1. Дослідіть договір чартеру (фрахтування).
2. Дослідіть проформи договору чартеру (фрахтування).
3. Визначте схожі та відмінні риси договору чартеру (фрахтування) та майнового найму і договору чартеру (фрахтування) та перевезення.

4. Дослідіть проформи договору морського перевезення вантажу.
5. Дослідіть проформи договору морського перевезення пасажирів.
6. Дослідіть проформи коносаментів.

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

- 1) Укладіть договір фрахтування судна за бербоут-чартером.
- 2) Укладіть договір фрахтування судна за тайм-чартером
- 3) Проаналізуйте димайз-чартер та слот-чартер, порівняйте.
- 4) Визначте правове регулювання договору чартеру у різних країнах світу.
- 5) Складіть документи, які є доказом наявності та змісту договору морського перевезення вантажу.
- 6) Визначте правове забезпечення договорів морського перевезення вантажу та пасажирів в різних країнах.

**ЗАВДАННЯ № 6**

**Тема**

***Морські вимоги: правовий режим***

**Мета вивчення**

Сформувати та поглибити систему знань про сучасні тенденції розвитку правового забезпечення морських вимог, визначити основні проблеми правозастосовної практики в цих сферах, а також шляхи їх можливого вирішення

**Зміст завдання самостійної роботи**

1. Дослідіть практику застосування в Україні Міжнародної конвенції з уніфікації деяких правил щодо накладення арешту на морські судна 1952 р.
2. Визначте категорію «бодмерея».

3. Провідні товариства морського взаємного страхування: статутні документи, сфера діяльності, порядок внесення внесків та виплати страхових відшкодувань.
4. Товариства морського взаємного страхування Великої Британії
5. Товариства морського взаємного страхування Скандинавії
6. Товариства морського взаємного страхування Японії
7. Товариства морського взаємного страхування США

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

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

## **ЗАВДАННЯ № 7**

### **Тема**

### ***Морське право: перспективи розвитку***

### **Мета вивчення**

Сформувати та поглибити систему знань про сучасні тенденції розвитку морського права, визначити основні проблеми правозастосовної практики в цій сфері, а також шляхи їх можливого вирішення

### **Зміст завдання самостійної роботи**

1. Дослідіть поняття «вільна практика» у національному українському законодавстві, в іноземному законодавстві та міжнародних угодах, а також у спеціальній літературі. Складіть власне визначення цього поняття. Обґрунтуйте власну точку зору.

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.
3. Проаналізуйте організаційно-правовий механізм та наслідки впровадження трансшипменту в морських портах України
4. Проаналізуйте процес та наслідки впровадження трансшипменту в одному з великих портів світу (на вибір; мають бути представлені всі континенти).
5. Складіть аналітичну довідку про динаміку контейнерообороту у обаному порту світу (на вибір; мають бути представлені всі континенти).

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

1. Санітарна юрисдикція держави порту: генеза, визначення, правові засади, механізм здійснення.
2. Port state control: поняття, визначення, правові засади здійснення.
3. Здійсніть порівняльний аналіз контрольних та сервісних процедур щодо суден під іноземним прапором та під українським прапором в портах України. Визначте відмінні та схожі процедури.
4. Проаналізуйте норми діючого законодавства України, якими визначено механізм здійснення митних формальностей на морському транспорті.
5. Запропонуйте зміни до діючого законодавства України з метою підвищення ефективності трансшипменту у вітчизняних портах.

# ПИТАННЯ, ЗАВДАННЯ ТА КЕЙСИ ДЛЯ ПІДСУМКОВОГО КОНТРОЛЮ ЗНАНЬ І ВМІНЬ СТУДЕНТІВ

---

---

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

21. Міжнародно-правовий режим дна та надр дна
22. Міжнародно-правовий статус континентального шельфу
23. Комісія з меж континентального шельфу
24. Міжнародний район морського дна
25. Основні нормативно-правові акти щодо договору морського перевезення вантажу: міжнародні та національні
26. Договір морського перевезення вантажу: поняття, визначення, сфера застосування, сторони, форма, суттєві умови.
27. Характеристика проформ договору морського перевезення вантажу та коносаментів.
28. Основні нормативно-правові акти щодо договору морського перевезення пасажирів: міжнародні та національні
29. Договір морського перевезення пасажирів: поняття, визначення, сфера застосування, сторони, форма, суттєві умови.
30. Характеристика проформ договору морського перевезення пасажирів
31. Договір чартеру (фрахтування): поняття, визначення, сфера застосування, сторони, форма, суттєві умови.
32. Характеристика проформ чартерів.
33. Порівняльна характеристика договору чартеру (фрахтування) та договору майнового найму.
34. Порівняльна характеристика договору чартеру (фрахтування) та перевезення
35. Поняття морського посередництва
36. Поняття морського агентування.
37. Історія виникнення та становлення морського страхування.
38. Морське комерційне та некомерційне страхування.
39. Договір морського страхування: основні умови, форма, сторони, їхні права та обов'язки.
40. Провідні товариства морського взаємного страхування: статутні документи, сфера діяльності, порядок внесення внесків та виплати страхових відшкодувань.

41. Товариства морського взаємного страхування Великої Британії
42. Товариства морського взаємного страхування Скандинавії
43. Товариства морського взаємного страхування Японії
44. Товариства морського взаємного страхування США
45. Міжнародне співробітництво товариств взаємного страхування
46. Страхувий захист у товариствах взаємного страхування майнових інтересів, пов'язаних з експедиторською та логістичною діяльністю у сфері міжнародного торговельного мореплавства
47. Міжнародні конвенції про перевезення морем пасажирів та їх багажу: історія розробки, прийняття, набуття чинності, основні вимоги до перевізника
48. Конвенція про уніфікацію правил щодо перевезення пасажирів морем 1961 р.: аналіз прав та обов'язків сторін
49. Міжнародна конвенція про уніфікацію деяких правил про перевезення морем багажу пасажирів 1967 р.: аналіз прав та обов'язків сторін
50. Афіньська конвенція про перевезення морем пасажирів та їх багажу 1974 року: аналіз прав та обов'язків сторін
51. Протокол до Афіньської конвенції про перевезення морем пасажирів та їх багажу 1974 року: причини прийняття, загальна характеристика документа

## **ЗАВДАННЯ ТА КЕЙСИ**

### **Завдання**

1. Генеза морського права часів Київської Русі.
2. Розвиток морського права Стародавнього світу (Греції, Риму, Єгипту та ін.).
3. Управління портами Стародавнього світу.
4. Охарактеризуйте розвиток портів, заснованих греками на узбережжі Чорного моря.
5. Охарактеризуйте порядок відкриття та закриття морських портів України.

6. Дослідіть програмні документи діючого законодавства стосовно морської діяльності.
7. Визначте схожі та відмінні риси Гаазьких правил і КТМ України.
8. Проаналізуйте порядок прийняття Обов'язкових постанов та Зводів звичаїв морських портів. Визначте, чи всі ці локальні нормативні акти прийняті із додержанням проаналізованої процедури.
9. Охарактеризуйте режим охорони державного кордону України на морі.
10. Проаналізуйте контрольні процедури у найбільших портах світу (для прикладу оберіть порти США, Європи, Австралії, Південної Америки).
11. Визначте відповідність об'єму контрольних процедур в портах України вимогам міжнародних угод у цій сфері.
12. Визначте перспективи оновлення діючого законодавства України про морські простори.
13. Визначте схожі та відмінні риси Гамбурзьких правил і КТМ України.
14. Визначте схожі та відмінні риси Гаазько-Вісбійських правил і КТМ України.
15. Визначте схожі та відмінні риси Роттердамських правил і КТМ України.
16. Визначте схожі та відмінні риси Афінської конвенції і КТМ України.
17. Накресліть схему морських просторів прибережної держави.

## КЕЙСИ

### № 1

Судно під панамським прапором здійснило забруднення морського середовища у акваторії морського порту Южний та на великій швидкості почало відхід з порту. Чи має право Україна та які державні органи розпочати переслідування по гарячих слідах цього судна. Назвіть умови переслідування по нарячих слідах.

## **№ 2**

Судно під прапором Мальти зайшло до порту Одеса. Який режим отримає це судно та яким буде об'єм формальностей для нього?

## **№ 3**

Військові кораблі КНДР, застосувавши силу, затримали в своїх територіальних водах розвідувальний корабель США. Чи правомірними є дії КНДР? Чи є в даному випадку застосування сили необхідною обороною? Обґрунтуйте відповідь нормами Статуту ООН та Конвенції ООН з морського права.

## **№ 4**

Рибальське судно під прапором Туреччини здійснило неправомірний вилов 500кг камбали калкан у виключній (морській) економічній зоні України та було затримане. Здійсніть юридичний аналіз ситуації.

## **№ 5**

Охарактеризуйте порядок оформлення судна-контейнеровоза з вантажем контейнерів-рефрижераторів з морепродуктами на прихід та відхід з порту Чорноморськ.

# КРИТЕРІЇ ОЦІНЮВАННЯ ПІД ЧАС ПІДСУМКОВОГО КОНТРОЛЮ

У відповідності до визначених критеріїв підсумковий контроль здійснюється за визначеною силабусом, робочою навчальною програмою системою.

Оцінювання	
Вид оцінювання	%
Поточний контроль, разом, у т.ч.:	30
Лекції	0
Практичні заняття	20
Індивідуальне завдання	10
Підсумковий контроль, разом, у т.ч.:	70
письмова компонента	10
усна компонента	60
<b>Разом за дисципліну</b>	<b>100</b>

Шкала оцінювання		
Оцінка	Бали	Опис
A	90–100	Відмінно
B	82–89	Добре
C	75–81	Добре
D	67–74	Задовільно
E	60–66	Задовільно (достатньо)
Fx	35–59	Незадовільно з можливістю повторного складання
F	1–34	Незадовільно з обов'язковим повторним курсом

**ПЕРЕЛІК НОРМАТИВНОЇ  
ДОВІДКОВОЇ ЛІТЕРАТУРИ,  
використання якої дозволяється під час  
підсумкового контролю**

---

---

1. Кодекс торговельного мореплавства України від 23.05.1995 р. // Відомості Верховної Ради України. – 1995 р. – № 47. – Ст. 349.
2. Митний кодекс України, 2012 // Відомості Верховної Ради України. – 2012. – № 44–45, № 46–47, № 48. – Ст. 552.
3. Про морські порти: Закон України від 17.05.2012 р. // Відомості Верховної Ради України. – 2013. – № 7. – Ст. 65.

## ЗМІСТ

ЗАГАЛЬНІ ПОЛОЖЕННЯ . . . . .	3
СТРУКТУРА НАВЧАЛЬНОЇ ДИСЦИПЛІНИ . . . . .	7
НАВЧАЛЬНИЙ КОНТЕНТ . . . . .	8
ПЛАНІ ПРАКТИЧНИХ ЗАНЯТЬ . . . . .	98
КРИТЕРІЇ ОЦІНЮВАННЯ ПІД ЧАС ПОТОЧНОГО КОНТРОЛЮ . . . . .	127
МЕТОДИЧНІ ВКАЗІВКИ (РЕКОМЕНДАЦІЇ) ДЛЯ ВИКЛАДАЧІВ, ЯКІ ПРОВОДЯТЬ СЕМІНАРСЬКІ / ПРАКТИЧНІ ЗАНЯТТЯ . . . . .	128
ДОДАТКИ . . . . .	130
ЗАВДАННЯ ДЛЯ САМОСТІЙНОЇ РОБОТИ . . . . .	147
ПИТАННЯ, ЗАВДАННЯ ТА КЕЙСИ ДЛЯ ПІДСУМКОВОГО КОНТРОЛЮ ЗНАНЬ І ВМІНЬ СТУДЕНТІВ . . . . .	154
КРИТЕРІЇ ОЦІНЮВАННЯ ПІД ЧАС ПІДСУМКОВОГО КОНТРОЛЮ . . . . .	159
ПЕРЕЛІК НОРМАТИВНОЇ ДОВІДКОВОЇ ЛІТЕРАТУРИ, ВИКОРИСТАННЯ ЯКОЇ ДОЗВОЛЯЄТЬСЯ ПІД ЧАС ПІДСУМКОВОГО КОНТРОЛЮ . . . . .	160

Навчально-методичне видання

**Тетяна Володимирівна АВЕРОЧКІНА,  
Віталій Валерійович ГАВЕРСЬКИЙ**

## **МОРСЬКЕ ПРАВО**

Навчально-методичний посібник

Освітні програми  
підготовки здобувачів вищої освіти ступеня бакалавра  
в Національному університеті «Одеська юридична академія»  
галузі знань – 08 «Право», 29 «Міжнародні відносини»  
спеціальності – 081 «Право», 293 «Міжнародне право»

Підписано до друку 04.03.2021 р.  
Формат 60x84/16. Ум-друк. арк. 9,2. Наклад 100 прим. Зам. № 2103-07.

Видано і віддруковано в ПП «Фенікс»  
(Свідоцтво суб'єкта видавничої справи ДК № 1044 від 17.09.02).  
Україна, м. Одеса, 65009, вул. Зоопаркова, 25.  
Тел. +38 050 7775901 +38 048 7959160  
e-mail: fenix-izd@ukr.net  
www.feniksbooks.com