

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ «ОДЕСЬКА МОРСЬКА АКАДЕМІЯ»
Навчально-науковий інститут морського права та менеджменту

Кафедра морського права

Епштейн Михайло Владиславович

УДК 341:347.799.6

**КОЛІЗІЙНІ ПРИВ'ЯЗКИ, ЩО ВИЗНАЧАЮТЬ ЗАСТОСОВНЕ ПРАВО
У СФЕРІ МІЖНАРОДНОГО ТОРГОВЕЛЬНОГО МОРЕПЛАВСТВА**

Дипломна робота магістра

Науковий керівник,
к.ю.н., завідувач кафедри
морського права НУОМА
Вишневський Валентин
Леонідович

освітньо-професійна
програма «Морське
право», спеціальність
081 «Право»

Здобувач
Науковий керівник
Завідувач кафедри
Нормоконтроль



м. Одеса – 2025 рік

АНОТАЦІЯ

Епштейн М.В. Колізійні прив'язки, що визначають застосовне право у сфері міжнародного торговельного мореплавства. Кваліфікаційна дипломна робота магістра спеціальності 081 “Право”, освітньо-професійна програма “Морське право”. Національний університет “Одеська морська академія”, Одеса, 2025.

Актуальність дослідження зумовлена тим, що міжнародне торговельне мореплавство забезпечує понад 80% світового товарообігу, а правовідносини в цій сфері характеризуються постійною присутністю іноземного елемента. За умов неповної уніфікації матеріально-правових норм та відсутності універсальних міжнародних конвенцій з окремих питань колізійний метод регулювання залишається основним інструментом визначення застосовного права. Трансформація геополітичної ситуації 2022–2025 років, запровадження безпрецедентних санкційних режимів ЄС, США та Великобританії, а також розвиток автономного судноплавства та цифрових технологій створюють нові виклики для традиційних колізійних прив'язок.

У роботі досліджено систему колізійних прив'язок у сфері міжнародного торговельного мореплавства. Проаналізовано співвідношення колізійного та матеріально-правового методів регулювання, визначено поняття, види та функції колізійних прив'язок. Детально розглянуто специфіку застосування прив'язок у договорах морського перевезення вантажів та пасажирів, морського страхування, чартеру, а також у деліктних зобов'язаннях (зіткнення суден, забруднення морського середовища). Особливу увагу приділено практичним аспектам: реалізації автономії волі сторін у морських контрактах, впливу санкційних режимів на приватноправові відносини через механізм надімперативних норм (стаття 9 Регламенту Рим I), а також колізійним проблемам регулювання морських автономних надводних суден (MASS) в контексті розробки Кодексу MASS Міжнародною морською організацією.

За результатами дослідження встановлено, що система колізійних прив'язок у міжнародному торговельному мореплаванні базується на

поєднанні загальних (*lex voluntatis*, *lex loci delicti commissi*, *lex rei sitae*) та спеціальних (*lex banderae*, *lex portus*) формул прикріплення. Феномен «зручних прапорів», під якими зареєстровано понад 73% світового тоннажу, суттєво послаблює ефективність прив'язки *lex banderae*. Автономія волі сторін є домінуючим принципом для комерційних морських контрактів, однак обмежується імперативними конвенційними нормами та надімперативними положеннями. Сучасні санкційні режими створюють новий механізм втручання публічного права у приватноправові відносини, що потребує переосмислення балансу між свободою договору та державними інтересами. Розвиток автономного судноплавства вимагає адаптації традиційних колізійних прив'язок та розробки нових правових конструкцій.

Сформульовано пропозиції щодо гармонізації законодавства України з *acquis* ЄС у сфері міжнародного приватного права, зокрема з Регламентами Рим I та Рим II, уточнення колізійних норм Кодексу торговельного мореплавства України та запровадження спеціального регулювання для МАНС з урахуванням напрацювань ІМО.

Ключові слова: колізійні прив'язки, міжнародне торговельне мореплавство, автономія волі, закон прапора судна, морські перевезення, Регламент Рим I, морське страхування, санкційні режими, морські автономні надводні судна.

ABSTRACT

Epshtein M. Conflict of law Rules Determining the Applicable Law in International Merchant Shipping. Master's thesis in the field of study 081 'Law', educational and professional programme "Maritime Law". National University 'Odessa Maritime Academy', Odesa, 2025.

The relevance of the research is determined by the fact that international maritime commerce accounts for over 80% of global trade turnover, while legal relations in this sphere are characterized by the constant presence of a foreign element. Given incomplete unification of substantive legal norms and the absence of universal international conventions on certain issues, the conflict-of-laws method remains the primary instrument for determining applicable law. The transformation of the geopolitical situation in 2022–2025, the introduction of unprecedented sanctions regimes by the EU, USA, and UK, as well as the development of autonomous shipping and digital technologies create new challenges for traditional connecting factors.

The thesis examines the system of conflict-of-law rules in international maritime commerce. The relationship between conflict-of-laws and substantive law methods of regulation is analyzed, and the concept, types, and functions of connecting factors are defined. The specifics of applying connecting factors in contracts of carriage of goods and passengers by sea, marine insurance, charterparties, as well as in tort obligations (ship collisions, marine pollution) are examined in detail. Particular attention is paid to practical aspects: the implementation of party autonomy in maritime contracts, the impact of sanctions regimes on private law relations through the mechanism of overriding mandatory provisions (Article 9 of the Rome I Regulation), and conflict-of-law issues in regulating Maritime Autonomous Surface Ships (MASS) in the context of the MASS Code development by the International Maritime Organization.

The research establishes that the system of conflict-of-law rules in international maritime commerce is based on a combination of general (*lex voluntatis*, *lex loci delicti commissi*, *lex rei sitae*) and special (*lex banderae*, *lex portus*) connecting

factors. The "flags of convenience" phenomenon, under which over 73% of world tonnage is registered, significantly weakens the effectiveness of the *lex banderae* connecting factor. Party autonomy is the dominant principle for commercial maritime contracts but is limited by mandatory convention norms and overriding mandatory provisions. Modern sanctions regimes create a new mechanism for public law intervention in private law relations, requiring reconsideration of the balance between freedom of contract and state interests. The development of autonomous shipping requires adaptation of traditional connecting factors and development of new legal constructs.

Proposals are formulated for harmonizing Ukrainian legislation with the EU *acquis* in the field of private international law, particularly with the Rome I and Rome II Regulations, clarifying conflict-of-law norms in the Merchant Shipping Code of Ukraine, and introducing special regulation for MASS taking into account IMO developments.

Keywords: conflict-of-law rules, connecting factors, international maritime commerce, party autonomy, law of the flag, maritime carriage, Rome I Regulation, marine insurance, sanctions regimes, Maritime Autonomous Surface Ships.

ЗМІСТ

ВСТУП.....	7
РОЗДІЛ 1. ЗАСТОСУВАННЯ КОЛІЗІЙНОГО МЕТОДУ РЕГУЛЮВАННЯ У МІЖНАРОДНОМУ ТОРГОВЕЛЬНОМУ МОРЕПЛАВСТВІ.....	12
1.1. Методи правового регулювання у міжнародному приватному праві.....	12
1.2. Поняття, види та функції колізійних прив'язок у міжнародному приватному праві.....	16
1.3. Проблеми застосування колізійних норм та перспективи їх гармонізації у сфері міжнародного торговельного мореплавства.....	23
РОЗДІЛ 2. СИСТЕМА КОЛІЗІЙНИХ ПРИВ'ЯЗОК У РІЗНИХ ІНСТИТУТАХ МІЖНАРОДНОГО ТОРГОВЕЛЬНОГО МОРЕПЛАВСТВА.....	31
2.1. Колізійні прив'язки, що регулюють морські перевезення вантажів та пасажирів.....	31
2.2. Колізійні прив'язки у сфері регулювання морського страхування, фрахтування та інших морських договорів.....	42
2.3. Позадоговірні морські правовідносини та застосування колізійних прив'язок.....	47
РОЗДІЛ 3. ПРАКТИКА ЗАСТОСУВАННЯ КОЛІЗІЙНОГО МЕТОДУ У МІЖНАРОДНОМУ ТОРГОВЕЛЬНОМУ МОРЕПЛАВСТВІ.....	53
3.1. Автономія волі в морських контрактах.....	53
3.2. Колізії у деліктах: зіткнення суден та забруднення довкілля.....	66
3.3. Вплив санкцій та новітніх технологій на застосування колізійного методу правового регулювання.....	68
ВИСНОВКИ.....	74
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ.....	77

ВСТУП

Обґрунтування вибору теми та її актуальність. Міжнародне торговельне мореплавство є однією з найбільш глобалізованих сфер економічної діяльності, де щоденно перетинаються інтереси суб'єктів різних держав, а правовідносини характеризуються винятковою мобільністю та множинністю юрисдикцій. За умов, коли понад 80% світової торгівлі здійснюється морським транспортом, питання визначення застосовного права набуває критичного значення для забезпечення правової визначеності та передбачуваності комерційних операцій.

Актуальність теми дослідження зумовлена кількома факторами. По-перше, незважаючи на значний розвиток матеріально-правової уніфікації через міжнародні конвенції (Гаазько-Вісбійські правила, Гамбурзькі правила, Роттердамські правила), значна частина морських правовідносин залишається поза сферою конвенційного регулювання, що актуалізує роль колізійного методу. По-друге, геополітичні події 2022–2025 років, зокрема запровадження безпрецедентних санкційних режимів ЄС, США та Великої Британії, суттєво трансформували взаємодію публічно-правових обмежень із приватноправовими колізійними нормами. По-третє, стрімкий розвиток морських автономних надводних суден (MASS) та цифрових технологій (електронні коносаменти, смарт-контракти) створює нові виклики для традиційних колізійних прив'язок, таких як закон місця укладення договору чи закон прапора судна.

Для України дослідження колізійних прив'язок у міжнародному торговельному мореплаванні має особливе значення в контексті євроінтеграційних процесів та необхідності гармонізації національного законодавства з правом Європейського Союзу, зокрема з Регламентами Рим I та Рим II. Крім того, Україна як морська держава з розвиненою портовою інфраструктурою безпосередньо зацікавлена у створенні передбачуваного правового середовища для учасників морської торгівлі.

Мета та задачі роботи. Метою дипломної роботи є визначення системи колізійних прив'язок для забезпечення правової передбачуваності у сфері міжнародного торговельного мореплавства.

Для досягнення поставленої мети поставлено такі основні задачі:

- дослідити співвідношення колізійного та матеріально-правового методів регулювання у міжнародному приватному морському праві;
- проаналізувати поняття, види та функції колізійних прив'язок у міжнародному приватному праві;
- виявити специфіку застосування колізійних прив'язок у різних інститутах міжнародного торговельного мореплавства (морські перевезення, фрахтування, морське страхування, деліктні зобов'язання);
- здійснити порівняльно-правовий аналіз колізійних норм законодавства України, ЄС та інших держав;
- узагальнити судову та арбітражну практику застосування колізійних норм у морських спорах;
- визначити вплив санкційних режимів та новітніх технологій на колізійне регулювання;
- сформулювати пропозиції щодо вдосконалення національного законодавства.

Об'єкт і предмет дослідження. Об'єктом дослідження є суспільні відносини, що виникають у сфері міжнародного торговельного мореплавства та ускладнені іноземним елементом.

Предметом дослідження є колізійні прив'язки як елемент колізійних норм, що визначають застосовне право до договірних та позадоговірних зобов'язань у міжнародному торговельному мореплавстві, їх закріплення в міжнародних договорах, праві Європейського Союзу та національному законодавстві України та інших держав.

Методи дослідження. Методологічну основу дослідження становить комплекс загальнонаукових та спеціально-юридичних методів. Діалектичний метод використано для дослідження розвитку колізійного регулювання

морських відносин. Формально-догматичний метод застосовано при аналізі змісту колізійних норм національного та міжнародного права. Порівняльно-правовий метод дозволив виявити спільні риси та відмінності у колізійному регулюванні морських відносин у різних правових системах (Україна, ЄС, Велика Британія, США, КНР). Історико-правовий метод використано для дослідження еволюції колізійних прив'язок у морському праві. Метод системного аналізу застосовано для дослідження взаємозв'язків між різними колізійними прив'язками та їх функціонального навантаження.

Аналіз використаних джерел та літератури. Нормативну базу дослідження становлять міжнародні конвенції (Конвенція ООН з морського права 1982 р., яка встановлює принцип реального зв'язку судна з державою прапора, Гаазько-Вісбійські правила, Гамбурзькі правила, Роттердамські правила, що уніфікують норми перевезень вантажів морем, Афінська конвенція 1974 р., Конвенція про обмеження відповідальності за морськими вимогами 1976 р., які містять норми, що регулюють деліктні зобов'язання), акти Європейського Союзу (Регламенти Рим I та Рим II), які встановлюють основи колізійного регулювання правовідносин в ЄС, національне законодавство України (Закон України «Про міжнародне приватне право», Кодекс торговельного мореплавства України, які містять низку колізійних норм, що використовуються у сфері торговельного мореплавства) та інших держав (законодавство Великої Британії, США, Німеччини, Франції, Італії, КНР) для порівняльно-правового аналізу.

Теоретичну основу дослідження становлять праці українських та зарубіжних науковців, серед яких можна виокремити роботи Д. Даниленка «Колізійний метод в міжнародному приватному праві» та Є. Стрельцової «Міжнародне приватне морське право України: сучасний стан системи колізійних норм», в яких детально досліджуються «морські» колізійні прив'язки. Серед зарубіжних дослідників слід відзначити праці А. Теттенборна «Англійське морське колізійне право: переоцінка традицій», використану для визначення особливостей регулювання міжнародних

приватно-правових відносин в англо-американській правовій сім'ї, М. Хука та П. Васса «Колізійне право Нової Зеландії», в якій аналізується сучасна судова практика Нової Зеландії в частині застосування колізійних норм.

Емпіричну базу дослідження становлять рішення національних судів (Верховний Суд США, Верховний Суд Канади, суди Великої Британії, КНР, Нової Зеландії), міжнародних арбітражів, а також документи міжнародних організацій (ІМО, UNCITRAL, СМІ, ВІМСО).

Наукова новизна одержаних результатів полягає в тому, що дипломна робота є багатоаспектним дослідженням системи колізійних прив'язок у міжнародному торговельному мореплаванні з урахуванням сучасних тенденцій розвитку міжнародного приватного морського права. Зокрема:

– комплексно проаналізовано вплив санкційних режимів 2022-2025 років на колізійне регулювання морських відносин, включаючи механізм застосування «надімперативних норм» у контексті статті 9 Регламенту Рим І;

– удосконалено підхід до розуміння співвідношення автономії волі сторін та імперативних норм міжнародних конвенцій у морських договорах;

– дістали подальшого розвитку положення щодо перспектив гармонізації колізійних норм з урахуванням ініціатив міжнародних між- та неурядових організацій;

– досліджено колізійні проблеми, пов'язані з морськими автономними надводними суднами (МАSS) та цифровими технологіями.

Практичне значення одержаних результатів. Результати дослідження можуть бути використані: у правотворчій діяльності – при вдосконаленні Закону України «Про міжнародне приватне право» та Кодексу торговельного мореплавання України з урахуванням вимог євроінтеграції; у правозастосовній практиці – при вирішенні морських спорів судами та арбітражами; у навчальному процесі – при викладанні дисциплін «Міжнародне приватне право», «Морське право», «Міжнародне приватне морське право».

Апробація результатів. Основні положення дипломної роботи обговорювалися на засіданні кафедри морського права Національного

університету «Одеська морська академія» та оприлюднені на XI Всеукраїнській науково-практичній онлайн конференції молодих науковців та здобувачів вищої освіти «Морське право та менеджмент: еволюція та сучасні виклики» 27 листопада 2025 р.

Обґрунтування структури роботи. Структура роботи зумовлена метою та задачами дослідження. Дипломна робота складається зі вступу, трьох розділів, висновків та списку використаних джерел.

Перший розділ присвячено теоретичним засадам колізійного регулювання, аналізу методів правового регулювання у міжнародному приватному праві, дослідженню поняття, видів та функцій колізійних прив'язок, а також проблемам їх застосування та перспективам гармонізації.

Другий розділ містить порівняльно-правовий аналіз колізійних норм щодо морських перевезень вантажів та пасажирів, морського страхування, фрахтування та позадоговірних зобов'язань (зіткнення суден, загальна аварія, забруднення морського середовища).

Третій розділ присвячено аналізу автономії волі в морських контрактах, деліктних колізій та впливу санкцій і новітніх технологій на колізійне регулювання правовідносин у торговельному мореплаванні.

РОЗДІЛ 1

ЗАСТОСУВАННЯ КОЛІЗІЙНОГО МЕТОДУ РЕГУЛЮВАННЯ У МІЖНАРОДНОМУ ТОРГОВЕЛЬНОМУ МОРЕПЛАВСТВІ

1.1. Методи правового регулювання у міжнародному приватному праві

У міжнародному приватному праві як галузі, яка регулює цивільно-правові відносини, ускладнені іноземним елементом, традиційно використовуються два основні методи правового регулювання: колізійний (відсильний, що передбачає вибір застосовного права з різних національних систем) та матеріально-правовий (безпосередній, що базується на уніфікованих нормах, закріплених у міжнародних договорах або актах національного законодавства). Крім того, у сучасній літературі часто виділяють як похідний метод уніфікацію норм, яка поєднує елементи матеріального регулювання з гармонізацією з метою зменшення колізій. Аналіз наукових публікацій показує розбіжності в акцентах: українські автори частіше сфокусовані на адаптації національного законодавства до права ЄС та балансі між колізійним і матеріальним методами в умовах євроінтеграції, тоді як зарубіжні – на глобальній уніфікації, цифровізації та гармонізації в контексті економічних криз. Роботи українських науковців часто акцентують увагу на інтеграції міжнародного права до європейських стандартів, де колізійний метод розглядається як базовий, але з тенденцією до посилення матеріально-правового через уніфікацію. Автори часто критикують колізійний метод за невизначеність і пропонують його субсидіарне застосування. Даниленко Д.В. підкреслює, що колізійний метод є первинним і відсильним, дозволяючи подолати конфлікти законів через внутрішні чи уніфіковані норми, але з недоліками, такими як відсутність передбачуваності [2, с. 137]. Матеріально-правовий метод, навпаки, вважається прямим і визначеним, з пріоритетом над колізійним, особливо в уніфікованих нормах міжнародних договорів. Чепис О. та Лазорик Є. аналізують колізійний метод у сімейних правовідносинах, підкреслюючи його як домінуючий для вибору

права (за місцем проживання або громадянством), але з проблемами обхід закону [17, с. 99]. Матеріально-правовий метод розглядається як захисний для національних інтересів (дитячі права), а уніфікація – як тенденція для гармонізації з ЄС. Автори пропонують уточнення термінів для зменшення колізій. Грамацький Е. трактує принципи як основу методів, де колізійний метод забезпечує рівність і автономію волі, а матеріально-правовий – пряме регулювання для соціальної справедливості. Уніфікація бачиться як перспектива для глобального правопорядку [1, с. 118]. У навчальному посібнику "Цивільне законодавство України в умовах адаптації до приватного права Європейського Союзу" За загальною редакцією Харитонова Є., Некіт К. акцентується на матеріально-правовому методі як ключовому для гармонізації з ЄС (Draft Common Frame of reference (DCFR), Principles of European Contract Law (PECL)), де колізійний метод є субсидіарним. Автори критикують колізійний метод за фрагментацію і пропонують уніфікацію для єдиного ринку [16, с. 234-237]. Стрельцова Є. відзначає колізійний метод у морському праві як гнучкий, але з ризиками *renvoi* (ренвуа, зворотнє відсилання), а матеріально-правовий – для прямого захисту інтересів [15. с. 107].

Методи правового регулювання в міжнародному приватному праві еволюціонують від домінування колізійного (як базового для вирішення конфліктів) до посилення матеріально-правового та уніфікації, що забезпечує передбачуваність у глобалізованому світі. Для ефективності застосування міжнародного приватного права необхідний гібридний підхід, де колізійний метод має застосовуватися в якості субсидіарного, а уніфікація та застосування принципу автономії волі – пріоритетні.

Сучасне регулювання приватноправових відносин, що виникають у сфері міжнародного торговельного мореплавства, здійснюється за допомогою двох згаданих методів – матеріально-правового та колізійного. Їх співвідношення та взаємодія визначають архітектоніку всього міжнародного приватного морського права і значною мірою впливають на ступінь правової визначеності в морській торгівлі [15. с. 263].

Матеріально-правовий метод полягає у безпосередньому використанні правової норми для врегулювання правовідносин, у міжнародному приватному праві для цього необхідне створення єдиних (уніфікованих) норм, які застосовуються незалежно від національного права сторін чи місця виникнення правовідносин. Такі норми містяться в міжнародних конвенціях-джерелах міжнародного приватного права і безпосередньо регулюють зміст прав та обов'язків учасників. Серед найвідоміших прикладів можна назвати Міжнародну конвенцію про уніфікацію деяких правил про коносамент (Гаазькі/Гаазько-Вісбійські правила 1924/1968/1979 рр.), Конвенцію Організації Об'єднаних Націй про морське перевезення вантажів (Гамбурзькі правила 1978 р.), Конвенцію Організації Об'єднаних Націй про договори повністю або частково морського міжнародного перевезення вантажів (Роттердамські правила 2008 р.) (не вступила в силу), Йорк-Антверпенські правила про загальну аварію (міжнародно-правовий звичай) (остання редакція 2016 р.), Афінську конвенцію про перевезення пасажирів та їх багажу морем 1974 р. (з Протоколами), Конвенцію про обмеження відповідальності за морськими вимогами (LLMC) 1976 р. зі змінами 1996 та 2012 рр. Матеріально-правовий метод забезпечує максимальну передбачуваність і однаковість регулювання, що є безумовною перевагою над колізійним методом регулювання, але його сфера обмежена лише тими питаннями, щодо яких держави змогли дійти згоди. Значна кількість морських відносин (фрахтування, морське страхування, окремі питання зіткнення суден) залишаються поза сферою регулювання уніфікованих норм, що змушує звертатися до колізійного методу [22, р. 34–38].

Колізійний метод є допоміжним і застосовується там, де відсутнє єдине матеріальне регулювання. Він не створює нових прав та обов'язків і не пропонує варіанти врегулювання правовідносин, а лише визначає, право якої держави має бути застосоване. Саме в рамках колізійного методу центральну роль відіграють колізійні норми, а їх ключовим елементом є колізійна прив'язка [10, с.13-15]. Таким чином, матеріально-правовий і колізійний

методи не конкурують, а доповнюють один одного: перший замінює другий в межах своєї дії, а за відсутності уніфікованих норм саме колізійний метод і колізійні прив'язки стають єдиним інструментом визначення застосовного права [15. с. 95-97].

У доктрині міжнародного приватного морського права чітко простежується тенденція до пріоритету матеріально-правового методу там, де це можливо, і до максимально гнучкого використання колізійного методу в решті випадків. Наприклад, Роттердамські правила 2008 р. у ст. 5–6 прямо встановлюють сферу свого застосування, витісняючи національні колізійні норми щодо перевезення вантажів, але залишають за межами регулювання питання статусу судна, власності, застави, спасіння, загальної аварії – саме тут починають діяти колізійні прив'язки [71]. Аналогічно Конвенція LLMC 1976/1996 р. уніфікує лише розміри та підстави обмеження відповідальності, але не визначає, право якої держави регулює саме право на обмеження в конкретному спорі – це питання знову вирішується за допомогою колізійних норм [34].

Перехід від матеріально-правового до колізійного регулювання особливо помітний у праві Європейського Союзу. Регламент Європейського Парламенту та Ради (ЄС) № 593/2008 від 17.06.2008 «Про право, яке підлягає до застосування щодо договірних зобов'язань (Рим I)» [56] та Регламент Європейського Парламенту та Ради (ЄС) № 864/2007 від 11 липня 2007 року «Про право, що застосовується до недоговірних зобов'язань (Рим II)» [57] повністю витісняють національні колізійні норми щодо договірних і недоговірних зобов'язань, але залишають поза своєю дією статус суден, публічні реєстри, морське страхування (ст. 1(2) Рим I), що змушує суди держав-членів застосовувати спеціальні морські колізійні прив'язки [60, р. 78].

В українському праві аналогічний підхід закріплено у ч. 5 ст. 4 Закону «Про міжнародне приватне право», яка встановлює пріоритет міжнародних договорів України (тобто конвенцій, що містять матеріально-правові норми) над національними колізійними нормами [13]. Водночас Кодекс

торговельного мореплавства України у ст. 5 прямо вказує, що відносини з відшкодування шкоди, не врегульовані самим Кодексом, регулюються правом, обраним відповідно до цієї колізійної норми [5].

Таким чином, колізійні норми стають «другим ешелonom» правового регулювання морських відносин – вони активізуються саме тоді, коли вичерпано можливості матеріально-правового методу, як при застосуванні уніфікованих норм міжнародного права, так і матеріально-правових норм національного законодавства. Їх значення полягає не у врегулюванні правовідносин, а в забезпеченні правової визначеності там, де держави не змогли чи не захотіли дійти єдиної матеріальної норми [11, с. 68].

Саме тому розуміння сутності, видів і функцій колізійних прив'язок є необхідною передумовою аналізу всього колізійного регулювання у сфері міжнародного торговельного мореплавства.

1.2. Поняття, види та функції колізійних прив'язок у міжнародному приватному праві

Колізійна прив'язка (формула прикріплення, *attachment formula*) є центральним елементом колізійної норми міжнародного приватного права, оскільки саме вона виконує функцію «вказівника» правової системи, яка має бути застосована до правовідносин, ускладнених іноземним елементом. У найбільш загальному вигляді колізійна прив'язка визначається як юридичний факт або сукупність фактів, що слугують критерієм для вибору застосовного права [3, с.16]. Даниленко Д. зазначає, що колізійна прив'язка – це той елемент колізійної норми, який вказує на територіальну чи персональну сферу дії певної правової системи, дозволяючи подолати конфлікт між двома або кількома національними правопорядками, що претендують на регулювання одних і тих самих правовідносин [2, с. 137].

У структурному відношенні колізійна норма завжди двоскладова: обсяг (*volume*) визначає категорію правовідносин, до яких вона застосовується, а прив'язка (*disposition, binding*) вказує на конкретне право, яке підлягає

застосуванню. Без прив'язки колізійна норма залишалася б декларативною, адже саме прив'язка перетворює абстрактну вказівку на конкретний правовий режим [7, с. 145]. У законодавстві України колізійні прив'язки прямо не визначені термінологічно, однак їх зміст розкривається через низку статей Закону України «Про міжнародне приватне право» та спеціальних норм Кодексу торговельного мореплавства України, де вони адаптовані до особливостей морських відносин.

Історично формування сучасного розуміння колізійних прив'язок пов'язане з діяльністю італійських постглюсаторів XIV століття, які вперше розмежували особисті, речові та змішані статuti. Однак справжній прорив стався у XIX столітті завдяки Фрідріху Карлу фон Савіньї, який у восьмому томі «Системи сучасного римського права» запропонував шукати для кожного правовідношення його «правове сидлище», тобто найбільш тісний зв'язок із певною правовою системою [4, с. 90]. Саме цей підхід ліг в основу сучасної доктрини найтіснішого зв'язку, яка отримала закріплення у ст. 4 Римської конвенції про право, що застосовується до договірних зобов'язань 1980 року, та у Регламенті ЄС Рим I [60, р. 92].

У доктрині міжнародного приватного права прив'язки традиційно поділяються за кількома критеріями. За об'єктом прикріплення розрізняють особисті (персональні), речові, формальні та змістовні прив'язки. Особисті прив'язки пов'язують правовідносини з особою сторони і включають закон громадянства (*lex patriae*), закон доміцилію (*lex domicilii*), закон постійного місця проживання або закон місця перебування юридичної особи (*lex societatis*). Речові прив'язки орієнтуються на місцезнаходження майна і найяскравіше представлені класичним принципом *lex rei sitae*, а в морському праві – спеціальним принципом закону прапора судна (*lex banderae* або *lex flagi*), який визнається більшістю національних правопорядків як основний для регулювання статусу судна та внутрішніх відносин на борту [15, с. 100-101].

Формальні прив'язки фіксують правовідносини за місцем вчинення юридичного акту або настання юридичного факту. До них належать закон місця укладення договору (*lex loci contractus*), закон місця його виконання (*lex loci solutionis*), закон місця вчинення делікту (*lex loci delicti commissi*) та закон місця заподіяння шкоди (*lex loci damni*). У сучасному праві ЄС та багатьох національних кодифікаціях ці прив'язки часто поступаються місцем автономії волі сторін (*lex voluntatis*), яка дозволяє контрагентам самостійно обирати застосовне право, що особливо важливо у сфері міжнародного торговельного мореплавства, де сторони прагнуть правової визначеності незалежно від фізичного місця укладення чи виконання договору [22, р. 89-94].

За ступенем жорсткості прив'язки поділяються на імперативні, диспозитивні та субсидіарні. Імперативні прив'язки не допускають відхилення за волею сторін і застосовуються, зокрема, до статусу судна, трудових відносин екіпажу, питань обмеження відповідальності власника судна. Диспозитивні прив'язки дозволяють сторонам обрати право самостійно, а за відсутності такого вибору застосовується субсидіарна прив'язка, найчастіше – право країни з найтіснішим зв'язком [2, с. 136].

У сфері міжнародного торговельного мореплавства традиційні континентальні прив'язки доповнюються спеціальними морськими формулами прикріплення. Закон прапора судна (*lex banderae*) визнається майже універсальним для визначення статусу судна, прав та обов'язків судновласника щодо екіпажу, а також для питань публічного порядку на борту. Водночас для операцій у порту часто застосовується закон порту (*lex portus*), для договорів морського страхування та фрахтування – автономія волі сторін або закон місця укладення поліса чи чартер-партії [15, с. 102-105].

Функціональне навантаження колізійних прив'язок у міжнародному приватному праві надзвичайно широке. Насамперед вони виконують селективну функцію, забезпечуючи застосування найбільш придатного права до конкретних правовідносин і тим самим сприяючи правовій визначеності та передбачуваності результату спору [60, р. 80]. Координаційна функція полягає

у запобіганні позитивним і негативним конфліктам юрисдикцій, коли кілька держав одночасно претендують на регулювання або, навпаки, жодна не бажає застосовувати своє право. Захисна функція реалізується через інститут публічного порядку (*ordre public*) та імперативні норми, які дозволяють суду відхилити іноземне право, що суперечить фундаментальним принципам національного правопорядку (ст. 12 Закону України «Про міжнародне приватне право» [13]).

Завдяки міжнародним конвенціям відбувається поступова гармонізація національних колізійних норм, що зменшує ризик «форум-шопінгу» та сприяє єдиному підходу до вибору права в міжнародній морській [21, с. 74]

Нарешті, адаптивна функція прив'язок полягає в їх здатності враховувати специфіку морського транспорту – мобільність суден, множинність портів заходження, різноманітність національної приналежності екіпажу та вантажу. Саме тому в морському праві поряд із класичними прив'язками активно застосовуються спеціалізовані формули (*lex banderae*, *lex portus*, *lex loci registrationis*), які дозволяють зберігати баланс між інтересами судновласника, вантажовласника, страховика та держави прапора [15, с. 106].

Отже, колізійні прив'язки є не просто технічним інструментом колізійного методу, а його серцевиною, що забезпечує гнучке й справедливе вирішення правових конфліктів у сфері міжнародного торговельного мореплавства. Вони вступають у дію саме там, де матеріально-правова уніфікація виявилася неможливою або недостатньою, і саме від їх правильного застосування залежить, чи отримають учасники морської торгівлі передбачуване, збалансоване та економічно ефективне правове регулювання.

Міжнародне торговельне мореплавство є однією з найбільш складних сфер застосування колізійних норм у міжнародному приватному праві, оскільки, окрім особливостей, зазначених вище, правовідносини тут характеризуються винятковою мобільністю суб'єктів та об'єктів, множинністю юрисдикцій, що перетинаються в рамках одних правовідносин, а також поєднанням приватних комерційних інтересів із публічно-правовими

вимогами безпеки мореплавства, охорони навколишнього середовища та захисту національних інтересів держав. Унаслідок цього традиційні континентальні колізійні прив'язки, розроблені для «нерухомих» правовідносин, часто виявляються недостатніми, що зумовило формування цілого ряду спеціалізованих морських формул прикріплення, які враховують специфіку морського середовища [22, р. 130]

Найважливішою спеціальною прив'язкою, що історично сформувалася саме в морському праві, є закон прапора судна (*lex banderae* або *lex flagi*). Він застосовується до широкого кола питань: статусу судна як об'єкта права власності, внутрішнього розпорядку на борту, трудових відносин екіпажу, дисциплінарної відповідальності, а також до багатьох публічно-правових аспектів (технічна експлуатація, сертифікація, працевлаштування моряків). У Кодексі торговельного мореплавства України ця прив'язка прямо закріплена в статтях 5, 14, 19, 48, 120, 296 та 327. Морський кодекс Китайської Народної Республіки 1992 року також містить схожі колізійні норми у статтях 270, 271, 273 [50].

Навіть у міжнародних публічно-правових конвенціях можна знайти норми, які за своєю суттю будуть відсилати до права держави прапора судна. Так, наприклад, у Конвенції ООН з морського права (UNCLOS 1982) передбачено, що внутрішній режим судна та питання технічної, адміністративної і соціальної юрисдикції мають регулюватися законодавством держави прапора (ст. 91–94) [8]. Міжнародна Конвенція з охорони людського життя на морі (SOLAS 1974) встановлює обов'язковість регулювання відносин щодо безпеки судна, технічного обстеження та сертифікації за законодавством держави прапора, яке імплементує вимоги SOLAS 1974. Міжнародна конвенція із запобігання забрудненню з суден (MARPOL 1973/78) визначає, що порушення правил запобігання забрудненню, вчинені судном у відкритому морі, розглядаються відповідно до законодавства держави прапора (Адміністрації судна) (ст. 4 MARPOL 73/78). Конвенція про морську працю (MLC 2006) відносить трудові відносини між судновласником і членами

екіпажу судна до сфери регулювання правом держави прапора (ст. V та Правило 5.1.1 MLC 2006) [54, р. 284].

Звертаючись до судової практики можна навести такі приклади. Верховний Суд Канади у справі *Desgagnés Transport Inc. v. Wärtsilä Canada Inc.* [35] підтвердив, що навіть при зіткненні канадського та іноземного судна у відкритому морі внутрішні відносини на канадському судні регулюються виключно правом Канади як держави прапора. У класичній американській справі *Lauritzen v. Larsen* [46] Верховний Суд США визначив закон прапора як первинний фактор серед восьми критеріїв вибору права в морських портах. Англійське прецедентне право також має підтвердження пріоритетності закону прапора, так, у справі «*The Assunzione*» [66] судом визначено що внутрішнє управління судном, дисципліна екіпажу та всі питання внутрішньої економіки судна визначаються законом прапора (*lex flagi*).

Прив'язка закону порту (*lex portus*) діє переважно щодо операцій, що виконуються в територіальних водах або в межах портової інфраструктури: завантаження, розвантаження, бункерування, ремонт, портові збори, митне оформлення. Регламент Рим I у статті 5(1) формулює для договорів перевезення вантажів комбіновану прив'язку, що включає місце проживання перевізника та місце завантаження/розвантаження, фактично поєднуючи *lex domicilii* перевізника з *lex portus* [56]. У справі *Owners of the Cargo on Board the Morviken v Owners of the Hollandia* [55] Палата лордів Великої Британії визнала, що відповідальність за пошкодження вантажу під час розвантаження в порту Амстердам регулюється нідерландським правом як правом порту, навіть якщо коносамент містив застереження про англійське право.

Закон місця виконання зобов'язання (*lex loci solutionis*) при застосуванні до морських правовідносин також трансформувався у закон порту, проте з деякими уточненнями, а саме: порт вивантаження, порт призначення, порт, де судно закінчило рейс після загальної аварії тощо [15. с. 114].

Автономія волі сторін (*lex voluntatis*) стала домінуючою прив'язкою для комерційних морських договорів (чартер-партії, морського страхування,

агентських угод, буксирування). Національні морські законодавство часто віддають перевагу саме вибору сторонами застосовного права і лише у випадку відсутності останнього, застосовуються колізійні норми. Стаття 3 Регламенту Рим I прямо визнає право сторін обрати будь-яке право, що має розумний зв'язок із договором. Верховний Суд США у справі *M/S Bremen v. Zapata Off-Shore Co.* [47] сформулював доктрину, що стала світовим стандартом: вибір права в морському контракті є дійсним і обов'язковим, якщо не суперечить сильній публічній політиці. У справі *Amin Rasheed Shipping Corporation v. Kuwait Insurance Company* [20] Палата лордів підтвердила, що чіткий вибір англійського права в полісі морського страхування виключає застосування *renvoi* та будь-яких інших прив'язок.

Закон місця укладення договору (*lex loci contractus*) зберігає деяке значення переважно для питань форми та дійсності договору (ст. 31 Закону України «Про міжнародне приватне право», ст. 124 Федерального закону про міжнародне приватне право Швейцарії). Стрельцова Є. слушно зауважує, що сьогодні закон місця укладення договору значною мірою втратив свою актуальність через удосконалення існуючих та появу нових засобів зв'язку, фіксації умов контрактів і зменшення реального зв'язку з територіями держав [15. с. 104].

Закон суду (*lex fori*) у міжнародних морських і торговельних спорах часто стає «*forum law*» – правом, яке застосовує суд, що прийняв підсудність. Це особливо важливо через множинність юрисдикцій, практику форум-шопінгу та відмінностях у правових системах. Наприклад, справа *Spiliada Maritime Corp v Cansulex Ltd* [61] підтвердила, що суд (форум) має право відмовитися від розгляду справи, якщо існує «більш відповідний» для сторін форум (*forum non conveniens*). Це ілюструє, як *lex fori* може бути реалізований не лише як вибір права, але як вибір місця суду. В цілому, практика показує, що *lex fori* у морських спорах часто стосується саме процесуальних питань (підсудність, місце суду, порядок доказів), але також і матеріальних норм морського права (правила для суден, обов'язки за договором тощо).

Використання *lex fori* може призводити до невизначеності і непередбачуваності, якщо кожен суд застосовує своє власне право, особливо у морських спорах. Крім того, якщо сторони уклали договір з вибором права або форуму, застосування *lex fori* може бути обмежене. В будь-якому випадку завжди потрібен баланс між міжнародним морським правом, колізійним правом та положеннями про вибір права/форуму.

Якщо сторони не обрали право або форум у договорі, суд автоматично використовує своє право принаймні у процесуальних питаннях. У випадку, коли задля справедливості існує «більш відповідний» форум, застосовується доктрина *forum non conveniens*, що теж є проявом *lex fori* на практиці.

В українському законодавстві дана прив'язка використовується, наприклад, у ст. 42 Закону України «Про міжнародне приватне право» як альтернативна прив'язка при виборі правопорядку для захисту права власності та інших речових прав, ст. 49 при виборі сторонами права, що застосовується до зобов'язань про відшкодування шкоди [13].

Деліктні прив'язки у праві Європейського союзу представлені статтею 4 Регламенту Рим II, яка визначає право місця заподіяння шкоди (*lex loci damni*) [57].

Таким чином, міжнародне торговельне мореплавство вирізняється використанням широкого арсеналу спеціалізованих і гібридних колізійних прив'язок, які дозволяють гнучко реагувати на специфіку морських правовідносин, зберігаючи при цьому баланс між комерційною свободою сторін та публічними інтересами держав.

1.3. Проблеми застосування колізійних норм та перспективи їх гармонізації у сфері міжнародного торговельного мореплавства

Незважаючи на багатівіковий розвиток морського колізійного права, досі залишається низка системних проблем, які суттєво ускладнюють передбачуваність і справедливість правового регулювання. Ці проблеми мають як теоретичний, так і суто практичний характер і значною мірою

зумовлені глобалізацією морської торгівлі, появою нових технологій, змінами геополітичного порядку та кліматичними викликами.

Перша і найгостріша проблема – множинність і конкуренція колізійних прив'язок у межах одних правовідносин. Сучасний морський контракт чи делікт часто одночасно підпадає під дію кількох прив'язок (закон прапора, закон порту, автономія волі, найтісніший зв'язок), що призводить до позитивних або негативних колізій. Наприклад, у справі *Desgagnés Transport Inc. v. Wärtsilä Canada Inc.* [35] Верховний Суд Канади змушений був розглядати одночасно канадське право прапора, нідерландське право місця ремонту та фінське право виробника обладнання. Аналогічна ситуація виникає при застосуванні Роттердамських правил 2008 року (ст. 5), де кумулятивна прив'язка створює невизначеність щодо пріоритету між правом місця завантаження та правом місця розвантаження, якщо вони розташовані в різних державах.

Друга проблема – феномен «зручних прапорів» (*flags of convenience*) та послаблення реального зв'язку між судном і державою прапора. Станом на 2025 рік понад 73 % світового тоннажу зареєстровано під прапорами Панами, Ліберії, Маршаллових островів та Мальти. Це суттєво підриває ефективність *lex banderae*. У справі *Lauritzen v. Larsen* [46] Верховний Суд США вже тоді визнавав проблему «паперових прапорів».

Третя проблема – конфлікт між автономією волі сторін та імперативними нормами міжнародних конвенцій. Незважаючи на широке визнання *lex voluntatis*, сторони не можуть обійти Гаазько-Вісбійські чи Гамбурзькі правила шляхом вибору «зручного» права. У справі *Owners of the Cargo on Board the Morviken v Owners of the Hollandia* [55] Палата лордів Великої Британії визнала недійсним застереження про англійське право, яке зменшувало відповідальність нижче рівня Гаазько-Вісбійських правил.

Четверта проблема – застосування колізійних норм до деліктів у відкритому морі та екологічних катастроф. Регламент Рим II (ст. 4) та більшість національних кодифікацій застосовують *lex loci damni*, але коли

шкода заподіюється у відкритому морі, місце шкоди з точки зору застосовного права визначити неможливо. У таких випадках суди вдаються до закону прапора судна, що створює непередбачуваність.

П'ята проблема – зворотне відсилення (*renvoi*) та подальше відсилення. Хоча в морському праві *renvoi* застосовується рідко, у справі *Amin Rasheed Shipping Corporation v. Kuwait Insurance Company* [20] Палата лордів прямо відмовилася від нього, але в континентальних системах воно зберігається і може створювати замкнені кола відсилень.

Шоста проблема – вплив цифрових технологій та електронних документів (електронні коносаменти, смарт-контракти). Традиційні прив'язки *lex loci contractus* та *lex loci solutionis* втрачають сенс, коли договір укладається через блокчейн або підписується електронним підписом у різних юрисдикціях одночасно. Поки що лише Роттердамські правила (що не вступили в силу і фактично вже є неактуальними з точки зору розвитку цифровий технологій) та Сінгапурський *Electronic Transactions Act 2021* (національний нормативно-правовий акт) [37] частково вирішують це питання, тому більшість держав залишаються без чітких колізійних рішень.

Сьома проблема – геополітичні кризи та санкції. Після 2022 року значна кількість суден змінила прапор, а санкційні режими ЄС, США та Великої Британії ввели прямі заборони на застосування права певних держав (Росії, Ірану, КНДР) навіть якщо воно було обране сторонами. Це фактично створює надімперативні норми, що перекривають звичайні колізійні прив'язки.

Восьма проблема – «форум-шопінг» та конкуренція юрисдикцій. Сторони часто обирають не право, а суд (Лондон, Сінгапур, Нью-Йорк, Пірей), знаючи, що обраний суд застосує «своє» матеріальне право. Це особливо помітно в арбітражних застереженнях, де вибір Лондона автоматично означає англійське право, навіть якщо жодна зі сторін не має до нього зв'язку.

Вказані проблеми свідчать про те, що сучасне морське колізійне право перебуває у стані системної кризи, коли традиційні прив'язки вже не

відповідають новим реаліям глобальної торгівлі, а уніфікація через матеріально-правові конвенції просувається надто повільно.

Гармонізація колізійних норм у міжнародному торговельному мореплаванні є одним із ключових напрямків розвитку сучасного морського права, спрямованим на подолання фрагментації національних правових систем і забезпечення більшої передбачуваності для учасників глобальної торгівлі. Перспективи цієї гармонізації можуть бути визнані обнадійливими завдяки активній роботі міжнародних організацій, таких як UNCITRAL та ІМО, які розробляють нові інструменти, що поєднують матеріально-правовий і колізійний методи регулювання. Зокрема, UNCITRAL на 58-й сесії 2025 року зробив значний прогрес у створенні єдиних правил для цифрових документів і судових продажів суден, що безпосередньо впливає на колізійні норми, зменшуючи ризики конфліктів юрисдикцій [70].

Однією з найперспективніших ініціатив є розробка UNCITRAL проєкту конвенції про оборотні вантажні документи, представлений в липні 2025 року, яка заповнює правовий вакуум у регулюванні оборотних документів про вантаж у мультимодальних перевезеннях [69]. Ця конвенція має встановити гармонізований режим для електронних і паперових документів, включаючи колізійні правила для визначення застосовного права до їх створення, передачі та визнання, з пріоритетом автономії волі сторін і субсидіарним застосуванням права місця видачі документа. Конвенція виключає морські оборотні транспортні документи з обсягу дії, але передбачає гнучкі колізійні прив'язки для гібридних ланцюгів поставок, що поєднують морські та наземні перевезення. Це дозволить зменшити проблеми множинності прив'язок, типові для сучасних контейнерних перевезень.

Особливо актуальним є і контекст поступового переходу до впровадження автономних суден, в тому числі уваги заслуговує розробка Міжнародним морським комітетом ІМО протягом останніх років так званого MASS Code (кодексу автономних надводних суден), який введе нові регуляції для автономних суден, включаючи колізійні правила для відповідальності

операторів, де право прапора судна (*lex banderae*) поєднується з правом місця дистанційного контролю [74]. На сесії MSC 110 у червні 2025 року ІМО підкреслила прогрес у підготовці цього документу «м'якого права». Морська галузь перебуває на порозі технологічного зсуву, спричиненого появою автономних надводних суден (MASS). Ці платформи, здатні працювати з різним рівнем автономності, поступово змінюють уявлення про те, як може (і має) здійснюватися морське перевезення вантажів. Ідеться як про судна, якими дистанційно керує оператор і на борту яких може перебувати команда, так і про повністю автономні системи, здатні пересуватися морськими маршрутами без безпосереднього втручання людини. Упровадження MASS є якісним стрибком у розвитку морських технологій.

СМІ (Міжнародний морський комітет) також активно сприяє гармонізації морського права, зокрема шляхом прийняття *Lex Maritima 2025 – Tokyo Principles*, затверджених на конференції в Токіо в травні 2025 року [68]. Цей документ містить 25 універсальних принципів морського права, включаючи колізійні норми для інтерпретації джерел, статусу суден, власності та відповідальності, з акцентом на пріоритет норм міжнародних конвенцій над національними колізійними нормами. Цей документ є першою в історії спробою систематизувати фундаментальні принципи сучасного морського права в єдиній некодифікованій формі «м'якого права», аналогічній до *Принципів УНІДРУА* для міжнародних комерційних контрактів, але спеціально адаптованій до морської сфери. *Tokyo Principles 2025* складаються з 5 попередніх правил (*Preliminary Rules*) та 25 сутнісних принципів, які охоплюють усі ключові інститути морського права – від статусу судна до екологічної відповідальності, і особливу увагу приділяють саме колізійним питанням.

Робота над документом розпочалася ще у 2019 році, коли СМІ створив Міжнародну робочу групу з питань *Lex Maritima*. Перший проєкт був представлений на Гетеборзькому колоквиумі в червні 2024 року (*Gothenburg*

Draft), а фінальна редакція була підготовлена японською національною асоціацією (Japanese MLA).

Попередні правила (Rules 1–5) визначають сферу застосування, джерела та порядок тлумачення принципів. Зокрема, Правило 1 проголошує головну мету – «роз'яснення фундаментальних принципів морського права для сприяння уніфікації та правовій визначеності», Правило 3 називає джерелами міжнародні конвенції, звичаєве морське право та загальні принципи права, а Правило 5 прямо вказує, що принципи можуть застосовуватися субсидіарно за відсутності обов'язкового регулювання або включатися сторонами до контракту як керівні принципи (*governing principles*).

Особливо важливими для колізійного права є принципи 12–17:

Принцип 12 рекомендує державам і судам визнавати автономію волі сторін як первинну колізійну прив'язку для всіх комерційних морських контрактів (чартер-партії, морське страхування, агентські угоди), обмежуючи її лише імперативними нормами міжнародних конвенцій.

Принцип 13 зберігає *lex banderae* виключно для внутрішніх відносин на судні та статусу судна, чітко відмежовуючи її від договірних і деліктних зобов'язань.

Принцип 14 пропонує замінити застарілі прив'язки *lex loci contractus* та *lex loci solutionis* на універсальну субсидіарну прив'язку «найтісніший зв'язок» (*closest connection*), що відповідає ст. 4 Рим I та сучасній практиці.

Принцип 17 прямо рекомендує судам і арбітражам відмовлятися від зворотного відсилання (*renvoi*) у морських контрактах, посилаючись на англійську справу *Amin Rasheed Shipping v. Kuwait Insurance*.

Принципи 21–25 присвячені екологічним і аварійним ситуаціям і пропонують гармонізовані колізійні правила для забруднення, прибирання уламків та рятування, з пріоритетом застосування відповідних конвенцій.

На конференції 2025 року, присвяченій досягненням і викликам гармонізації, Жозе Анжело Естрелла Фарія (José Angelo Estrella Faria), колишній Генеральний секретар УНІДРУА та колишній Головний

юрисконсулт UNCITRAL підкреслив партнерство СМІ з UNCITRAL та ІМО, зокрема в розробці правил для декарбонізації судноплавства та реагування на фізичні атаки на судна). Зокрема, СМІ запропонував нові колізійні норми для договорів про низьковуглецеве паливо, де автономія волі сторін обмежується імперативними вимогами ІМО Net-Zero Framework [44], прийнятого на МЕРС 83 у квітні 2025 року [33].

Перспективи гармонізації також пов'язані з цифровізацією, зокрема впровадженням єдиного морського вікна (maritime single window) відповідно до FAL.5/Circ.42/Rev.4 від квітня 2025 року, що гармонізує колізійні норми для електронного обміну даними між портами, зменшуючи залежність від національних прив'язок *lex portus* [42]. На сесії III 11 ІМО у липні 2025 року схвалено керівництво з дистанційних сюрвеїв (remote surveys), яке вводить уніфіковані колізійні правила для дистанційних перевірок суден, де право прапора поєднується з правом держави, що проводить перевірку [43]. Це дозволить подолати проблеми зворотного відсилання в цифрових контрактах.

У контексті війни в Україні та санкцій перспективи гармонізації включає адаптацію колізійних норм до надзвичайних ситуацій. UNCITRAL на 58-й сесії 2025 року обговорив інтеграцію норм для суден під «санкційними прапорами», пропонуючи надімперативні правила, що виключають застосування права агресора в морських спорах. СМІ та ICS у брошурі 2025 року про ратифікацію конвенцій підкреслюють необхідність гармонізації для захисту ланцюгів поставок, зокрема через оновлення Гаазько-Вісбійських правил для воєнних ризиків.

Для України перспективи гармонізації також пов'язані з євроінтеграцією: оновлення Закону «Про міжнародне приватне право» з урахуванням Рим I та Рим II, а також імплементація норм Роттердамських правил в українське законодавство, що дозволить гармонізувати колізійні норми для вантажних перевезень.

Загалом, перспективи гармонізації колізійних норм у 2025 році та надалі виглядають обнадійливими завдяки ініціативам міжнародних організацій

UNCITRAL, IMO та CMI, які фокусуються на цифровізації, декарбонізації та адаптації до криз, що дозволить зменшити фрагментацію та підвищити ефективність глобальної морської торгівлі.

РОЗДІЛ 2

СИСТЕМА КОЛІЗІЙНИХ ПРИВ'ЯЗОК У РІЗНИХ ІНСТИТУТАХ МІЖНАРОДНОГО ТОРГОВЕЛЬНОГО МОРЕПЛАВСТВА

2.1. Колізійні прив'язки, що регулюють морські перевезення вантажів та пасажирів

Колізійне регулювання відносин міжнародного торговельного мореплавства в Україні здійснюється на трьох рівнях: загальні норми Закону України «Про міжнародне приватне право» (далі – Закон про МПП), спеціальні норми Кодексу торговельного мореплавства України (далі – КТМ України) та міжнародні договори, ратифіковані Україною. Згідно зі ст. 9 Конституції України, міжнародні договори, згода на обов'язковість яких надана Верховною Радою, є частиною національного законодавства і мають пріоритет над законами України (аналогічне правило міститься в ст.3 Закону про МПП). Це створює ієрархію, в якій матеріально-правові конвенції за умови ратифікації могли б «перекривати» колізійні норми національного законодавства.

Морське торговельне право Німеччини кодифіковане у Книзі 5 Торгового кодексу (Handelsgesetzbuch – HGB). У 2013 році Книга 5 була докорінно реформована, що стало першою великою ревізією німецького морського права з 1861 року.

Морське право Франції кодифіковане у Транспортному кодексі (Code des Transports), Книга V якого присвячена морському транспорту. Франція є учасницею Гаазько-Візбійських правил, але не ратифікувала Гамбурзькі та Роттердамські правила.

Франція також є учасницею Конвенції про обмеження відповідальності за морськими вимогами 1976 року з Протоколом 1996 року, Афінської конвенції з Протоколом 2002 року, а також конвенцій про забруднення моря нафтою.

Морське право Італії кодифіковане у Навігаційному кодексі (Codice della Navigazione), прийнятому у 1942 році та неодноразово переглянutoму. Кодекс регулює як морську, так і повітряну навігацію.

Італія є учасницею Гаазько-Візбійських правил, Конвенції про рятування 1989 року, Конвенції про відповідальність за забруднення нафтою, Бункерної конвенції 2001 року та інших міжнародних конвенцій [63, р. 4-7].

Основним джерелом морського права КНР є Морський кодекс Китайської Народної Республіки 1992 року (Maritime Code of the People's Republic of China), прийнятий 7 листопада 1992 року та набрав чинності 1 липня 1993 року [50]. Глава XIV "Застосування права у відносинах з іноземним елементом" (статті 268-275) містить системні колізійні норми морського права.

Німеччина залишається учасницею лише Гаазьких правил 1924 року, не ратифікувавши Візбійський протокол. Однак внутрішнє законодавство (HGB) відображає положення Гаазько-Візбійських правил з деякими модифікаціями. Для узгодження з міжнародними зобов'язаннями діє стаття 6 Вступного закону до Торгового кодексу (EGHGB) [63, р. 40].

Морське право Великої Британії базується на комбінації статутного права та прецедентного права (common law). Основним законодавчим актом є Закон про торговельне судноплавство 1995 року (Merchant Shipping Act 1995). Важливе значення мають також Закон про перевезення вантажів морем 1971 року (Carriage of Goods by Sea Act 1971) та Закон про перевезення вантажів морем 1992 року (Carriage of Goods by Sea Act 1992) [63, р. 13].

Велика Британія є учасницею численних міжнародних конвенцій: Гаазько-Візбійських правил про перевезення вантажів морем, Конвенції про обмеження відповідальності за морськими вимогами 1976 року з Протоколом 1996 року, Афінської конвенції 1974 року з Протоколом 2002 року, Міжнародної конвенції про рятування 1989 року та інших.

Морське право США (admiralty law або maritime law) є федеральним правом, що базується на Конституції США (стаття III) та федеральному законодавстві. Основними джерелами є: Закон про перевезення вантажів

морем 1936 року (Carriage of Goods by Sea Act – COGSA, 46 U.S.C. § 30701), Закон про торговельне судноплавство 1920 року (Merchant Marine Act, відомий як Jones Act), Закон Гартера 1893 року (Harter Act) та судова практика [63, р. 29].

США є учасницею лише Гаазьких правил 1924 року (без Візбійського протоколу), що створює певні колізійні проблеми у відносинах з країнами-учасницями Гаазько-Візбійських правил.

Розглянемо основні положення законодавства згаданих держав з точки зору наявності колізійних норм та загальних принципів правового регулювання торговельного мореплавства.

Аналізуючи положення українського законодавства, варто зазначити, що Закон про МПП містить загальні колізійні норми, які субсидіарно застосовуються до морських відносин, якщо спеціальні норми КТМ відсутні. Зокрема, ст. 32 Закону про МПП визначає автономію волі сторін як первинну прив'язку для договірних зобов'язань, при якій сторони мають можливість самостійно обрати право, що застосовуватиметься до змісту договору. Ця норма є універсальною і застосовується до морських договорів (фрахтування, страхування, агентських угод тощо). Ч.2 Ст. 32 Закону про МПП встановлює прив'язку найтіснішого зв'язку із правочином як субсидіарну, якщо сторони не обрали право самостійно. Ст. 44 Закону про МПП регулює визначення найтіснішого зв'язку у договірних зобов'язаннях шляхом визначення закону сторони, що повинна здійснити виконання, яке має вирішальне значення для змісту договору.

Згідно зі статтею 14 КТМ України, що є центральною колізійною статтею КТМ України, і визначає сферу застосування різних розділів Кодексу та встановлює колізійні правила для договірних відносин, де застосовується такий алгоритм визначення застосовного права:

- договори морського перевезення вантажів: право визначається за згодою сторін, а за відсутності згоди застосовується право держави перевізника;

- договори перевезення пасажирів і морського круїзу: право визначається за згодою сторін, а також тим, що зазначено у пасажирському квитку, за відсутності згоди застосовується право держави перевізника;

- договори фрахтування судна: право визначається за згодою сторін, а за відсутності згоди застосовується право держави судновласника;

- договори лізингу: право визначається за згодою сторін, а за відсутності згоди застосовується право держави лізингодавця;

- договори буксирування: право визначається за згодою сторін, а за відсутності згоди застосовується право держави власника буксируючого судна (судно, що здійснює буксирування);

- договори страхування морських ризиків: право визначається за згодою сторін, а за відсутності згоди застосовується право держави страховика.

Тобто, переважно застосовується автономія волі сторін, і тільки у разі відсутності згоди щодо вибору права – право, найбільш тісно пов'язане з правочином, яке визначається шляхом визначення закону сторони, що повинна здійснити виконання, яке має вирішальне значення для змісту договору.

Стаття 269 Морського кодексу Китайської Народної Республіки 1992 року також зазначає, що сторони договору можуть обрати застосовне право, якщо законом не передбачено інше. За відсутності вибору сторін застосовується право країни, що має найтісніший зв'язок з договором. Це правило застосовується до договорів перевезення вантажів і пасажирів морем, чартерних договорів, договорів буксирування та договорів морського страхування [50].

На відміну від кодифікованих систем континентального права, країни англо-саксонської правової сім'ї, наприклад, Велика Британія, не мають єдиного акту з колізійними нормами морського права. Колізійне регулювання у Великій Британії здійснюється через:

- імплементацію міжнародних конвенцій;
- загальні норми міжнародного приватного права;

- судову практику.

Так, Carriage of Goods by Sea Act імплементує Гаазько-Візбійські правила у право Великої Британії. Закон застосовується до перевезень вантажів морем у випадках, коли коносамент видано у Великій Британії або перевезення здійснюється з порту у Великій Британії, або якщо сторони обрали англійське право [32].

У Європейському Союзі колізійне регулювання морських перевезень здійснюється на основі Регламенту Рим I (№ 593/2008). Як вказує М. Макпарланд стаття 5 встановлює спеціальний режим для договорів перевезення вантажів [51, р. 97].

Відповідно до статті 5(1) Регламенту Рим I, за відсутності вибору права сторонами, до договору перевезення вантажів застосовується право держави, де перевізник має звичайне місце проживання, за умови, що в цій же державі знаходиться місце завантаження, місце доставки або звичайне місце проживання відправника.

Б. Скендері зазначає: «Складна система прив'язок статті 5 Рим I створює значну правову невизначеність для учасників морської торгівлі, стимулюючи їх до активного використання застережень про вибір права» [60, р. 95].

Морські перевезення вантажів та пасажирів становлять основу міжнародного торговельного мореплавства і характеризуються складною системою колізійних прив'язок. Специфіка правового регулювання цієї сфери зумовлена міжнародним характером морських перевезень, участю суб'єктів різних держав та необхідністю забезпечення правової визначеності.

Система колізійних прив'язок у сфері морських перевезень формувалася протягом тривалого періоду під впливом міжнародних конвенцій, національного законодавства та практики міжнародної торгівлі. Основною метою колізійного регулювання є визначення права, застосовного до відносин з морського перевезення, у ситуаціях, коли елементи правовідносин пов'язані з правопорядками різних держав.

Відповідно до Закону про ММП, до договору перевезення застосовується право, обране сторонами. За відсутності вибору застосовується право держави, де перевізник має своє основне місце діяльності (ст. 44). Ця норма відображає принцип автономії волі сторін як основну колізійну прив'язку у договірних відносинах.

Прив'язка до закону місця виконання договору (*lex loci solutionis*) традиційно застосовується до договорів морського перевезення. Однак визначення місця виконання договору морського перевезення може бути неоднозначним, оскільки перевезення здійснюється через територіальні води та відкрите море різних держав. У доктрині міжнародного приватного права склалася позиція, згідно з якою місцем виконання договору перевезення вважається місце призначення вантажу.

Міжнародне регулювання морських перевезень вантажів базується на системі універсальних конвенцій, які встановлюють як матеріально-правові, так і колізійні норми. Брюссельська конвенція про уніфікацію деяких правил про коносамент 1924 року (Гаазькі правила) та протоколи до неї встановили базові стандарти відповідальності перевізника за втрату або пошкодження вантажу. Як зазначає професор М. Ф. Стерлі Гаазькі правила 1924 року стали першим успішним прикладом глобальної уніфікації приватноморського права, створивши модель, яку згодом наслідували інші галузі міжнародної торгівлі [63, р. 44]. Це дослідження демонструє, як конвенційне регулювання поступово витіснило традиційні колізійні підходи.

Стаття 6 EGHGB є механізмом узгодження німецького права з Гаазькими правилами. Якщо коносамент видано у державі-учасниці Гаазьких правил (але не Візбійського протоколу), застосовуються Гаазькі правила замість положень HGB, що базуються на Візбійських правилах [63, р. 40].

COGSA (46 U.S.C. § 30701 note) застосовується *ex proprio vigore* до договорів морського перевезення вантажів до та з портів США, коли видається коносамент. Закон діє від завантаження до розвантаження вантажу ('tackle to

tackle'). COGSA може бути поширений договором на перевезення між портами США або на весь період перевезення (clause paramount) [63, p. 33].

Згідно з Code des Transports (Статті L5422-1 та наступні) у Франції до міжнародних перевезень застосовуються Гаазько-Візбійські правила; до каботажних перевезень – внутрішнє законодавство. Система відповідальності базується на презумпції вини перевізника [63, p. 31].

Гамбурзькі правила 1978 року розширили сферу застосування міжнародного регулювання та встановили більш збалансовану систему розподілу ризиків між перевізником та вантажовідправником. Згідно зі статтею 2 Гамбурзьких правил, конвенція застосовується до всіх договорів морського перевезення між двома різними державами, якщо порт завантаження або порт розвантаження знаходиться в державі-учасниці. Ця норма встановлює територіальну прив'язку як критерій застосування конвенції [73].

Роттердамські правила 2008 року запровадили концепцію "договору об'ємного перевезення" та розширили сферу застосування на мультимодальні перевезення, частиною яких є морське перевезення. Стаття 5 Роттердамських правил встановлює, що конвенція застосовується до договорів перевезення, якщо місце отримання або доставки вантажу знаходиться в договірній державі. Це положення демонструє еволюцію правового регулювання від виключно морського перевезення до більш широкого транспортного контексту [71].

Структура колізійної норми у сфері морського перевезення традиційно включає два ключових елементи: сферу дії (scope) та прив'язку (connecting factor). Але подібний принцип можна застосувати і при визначенні можливості застосування норм конкретного міжнародно-правового документу, а не національного законодавства. Розглянемо це на прикладі вже згадуваних основних міжнародних конвенцій у сфері морських перевезень:

Гаазькі правила 1924 року (Брюссельська конвенція). Сфера дії: договори морського перевезення вантажів, оформлені коносаментом. Прив'язка: порт завантаження знаходиться у Договірній державі [8].

Гамбурзькі правила 1978 року (стаття 2). Сфера дії: договори перевезення морем між двома різними державами. Прив'язка: альтернативна – порт завантаження АБО порт розвантаження знаходиться у Договірній державі [73].

Роттердамські правила 2008 року (стаття 5). Сфера дії: договори перевезення. Прив'язка: альтернативна – місце отримання вантажу АБО місце зачі вантажу знаходиться у Договірній державі [71].

Таким чином, колізійно-правовий метод регулювання може бути застосований не тільки в класичному розумінні, при виборі права, що застосовується до правовідносин, а й при визначенні можливості застосування уніфікованих норм міжнародних конвенцій, бо сама лише ратифікація не завжди робить їх застосування обов'язковим і можливим.

Важливим питанням залишається співвідношення конвенційних норм із загальними колізійними правилами національного законодавства. У цьому контексті принципове значення має рішення Верховного Суду США у справі *Great Lakes Insurance SE v. Raiders Retreat Realty Co.* (2024), де суд одноголосно (9-0) підтвердив презумптивну дійсність застережень про вибір права у морських договорах.

Суддя Б. Каваноф, викладаючи позицію суду, зазначив: «Федеральне морське право визнає свободу договору як фундаментальний принцип. Застереження про вибір права є дійсними та підлягають виконанню, якщо тільки протилежна сторона не доведе, що застосування обраного права буде суперечити вагомим публічним інтересам форуму». Це рішення суттєво зміцнило позиції автономії волі сторін у американському морському праві. [38].

Автономія волі сторін (*lex voluntatis*) визнається провідною колізійною прив'язкою в сучасному міжнародному приватному праві. У контексті морських перевезень цей принцип дозволяє сторонам договору самостійно визначити застосовне право, що забезпечує гнучкість та передбачуваність правового регулювання.

Регламент Рим I встановлює, що договір регулюється правом, обраним сторонами (ст. 3). У статті 5 передбачено субсидіарні прив'язки для випадків відсутності вибору права: договір перевезення вантажів регулюється правом держави, де перевізник має своє основне місце діяльності, за умови, що місце навантаження, місце доставки або основне місце діяльності вантажовідправника також знаходиться в цій державі. Якщо ця умова не виконується, то застосовується право країни, де знаходиться місце доставки, узгоджене сторонами [56].

Важливо зазначити, що автономія волі в морських перевезеннях може бути обмежена імперативними нормами. Міжнародні конвенції про морські перевезення, такі як Гаазько-Вісбійські правила, містять положення про недійсність застережень, які зменшують відповідальність перевізника нижче встановленого конвенцією мінімуму [8]. Така конструкція забезпечує баланс між свободою договору та захистом слабшої сторони.

Судова практика України підтверджує цей підхід. У постанові Верховного Суду від 15.03.2021 у справі № 904/2104/19 суд визначив критерії застосування «імперативних норм» у розумінні статті 14 Закону «Про міжнародне приватне право»: «Імперативні норми – це норми, застосування яких не може бути виключено угодою сторін і які регулюють відносини незалежно від права, що підлягає застосуванню до договору» [12].

Закон прапора судна (*lex banderae*) є специфічною колізійною прив'язкою, характерною саме для морського права, як було означено вище. Відповідно до цієї прив'язки, до правовідносин на борту судна застосовується право держави, під прапором якої плаває судно. Конвенція ООН з морського права 1982 року встановлює, що судна мають національність держави, під прапором якої вони мають право плавати, і що між державою та судном повинен існувати дійсний зв'язок.

Закон прапора традиційно застосовується до питань внутрішнього порядку на судні, трудових відносин між членами екіпажу та судновласником, а також до деяких аспектів цивільної та кримінальної юрисдикції. Однак

застосування закону прапора до договорів морського перевезення є обмеженим. У сучасній практиці ця прив'язка частіше використовується для регулювання публічно-правових аспектів експлуатації судна, ніж договірних відносин з перевезення.

Критика концепції "зручних прапорів" призвела до переосмислення ролі закону прапора в міжнародному морському праві. Держави відкритої реєстрації часто не забезпечують ефективного контролю за судами, що плавають під їхніми прапорами, що підриває традиційний зв'язок між національністю судна та застосовним правом.

Понад 60% світового тоннажу зареєстровано під «зручними прапорами», а санкційний тиск спричинив масовий перехід суден до юрисдикцій з мінімальним регуляторним контролем. Це підриває концепцію «genuine link» (реального зв'язку), закріплену в Конвенції ООН з морського права 1982 року [6].

Як відповідь на цю проблему, деякі правові системи почали застосовувати альтернативні прив'язки. Зокрема, суди можуть звертатися до права місця фактичного управління судном або права, з яким відносини мають найтісніший зв'язок.

Морське перевезення пасажирів має свою специфіку колізійного регулювання, зумовлену необхідністю посиленого захисту прав споживачів. Афінська конвенція про перевезення морем пасажирів та їхнього багажу 1974 року (з поправками 2002 року) встановлює уніфіковані правила відповідальності перевізника за смерть або тілесні ушкодження пасажирів, а також за втрату або пошкодження багажу.

Конвенція застосовується до міжнародних перевезень, якщо судно плаває під прапором держави-учасниці або договір перевезення укладено в державі-учасниці, або місце відправлення або призначення знаходиться в державі-учасниці. Ця система альтернативних прив'язок забезпечує широке застосування конвенції та захист прав пасажирів незалежно від їхнього громадянства або місця укладення договору.

Регламент (ЄС) № 1177/2010 Європейського Парламенту та Ради від 24 листопада 2010 року про права пасажирів, які подорожують морем та внутрішніми водними шляхами, встановлює додаткові гарантії для пасажирів у межах Європейського Союзу. Регламент застосовується до пасажирських перевезень, коли порт посадки знаходиться на території держави-члена ЄС або порт висадки знаходиться на території держави-члена ЄС, а перевезення здійснюється перевізником Союзу [58].

Відповідальність перевізника за втрату, пошкодження або затримку вантажу є центральним питанням правового регулювання морських перевезень. Система колізійних прив'язок у цій сфері спрямована на забезпечення балансу інтересів перевізника та вантажовласника.

Міжнародні конвенції встановлюють межі відповідальності перевізника, які не можуть бути зменшені угодою сторін. Гаазько-Вісбійські правила передбачають відповідальність перевізника за втрату або пошкодження вантажу в розмірі, що не перевищує 666,67 розрахункових одиниць за місце або одиницю вантажу або 2 розрахункові одиниці за кілограм брутто ваги втраченого або пошкодженого вантажу, залежно від того, яка сума є більшою [8].

Гамбурзькі правила встановили вищі межі відповідальності та змінили систему доказування вини перевізника. Згідно зі статтею 5 Гамбурзьких правил, перевізник несе відповідальність за втрату або пошкодження вантажу, якщо не доведе, що він сам, його службовці або агенти вжили всіх необхідних заходів для запобігання події та її наслідкам. Така конструкція перекладає тягар доказування на перевізника та посилює захист інтересів вантажовласника [73].

Особливістю правового регулювання морських перевезень є співіснування колізійних норм національного законодавства та уніфікованих матеріально-правових норм міжнародних конвенцій. Це створює складну систему вибору застосовного права, де колізійна норма може відсилати до національного права держави, яка є учасницею міжнародної конвенції.

У такій ситуації виникає питання про співвідношення національних колізійних норм та конвенційних матеріально-правових норм. Міжнародна практика свідчить про пріоритет конвенційних норм у випадках, коли конвенція безпосередньо регулює спірні відносини. Національне право застосовується субсидіарно для вирішення питань, не врегульованих конвенцією.

Концепція "*dépeçage*" (з франц. розщеплення, розчленування) (розщеплення договору) дозволяє застосовувати різне право до різних аспектів договору морського перевезення [10, с. 43]. Так, до питань відповідальності перевізника можуть застосовуватися норми міжнародної конвенції, до питань форми договору – право місця його укладення, а до питань дійсності договору – право, обране сторонами або визначене за субсидіарною прив'язкою. Таке «розщеплення» може бути як результатом вибору сторін, так і наслідком застосування різних колізійних норм до різних аспектів відносин.

2.2. Колізійні прив'язки у сфері регулювання морського страхування, фрахтування та інших морських договорів

Морське страхування є однією з найдавніших форм страхової діяльності, що зародилася ще в середньовічній Італії. Сучасне колізійне регулювання цієї сфери характеризується значним впливом англійського права, яке історично домінувало на світовому страховому ринку.

Як зазначає А. Теттенборн «лондонський страховий ринок зберігає своє значення навіть після Brexit, оскільки англійське право залишається переважним вибором для більшості морських страхових полісів у світі» [65, р.23].

Морське страхування є специфічним інститутом міжнародного торговельного мореплавства, який має давню історію та розвинену систему звичаїв і практики. Колізійне регулювання морського страхування також характеризується переважанням принципу автономії волі та значною роллю торгових звичаїв.

Закон про морське страхування Великої Британії 1906 року (Marine Insurance Act 1906) зіграв значну роль у формуванні міжнародних стандартів морського страхування [49]. Хоча цей акт є національним законом, його положення широко застосовуються в міжнародній практиці завдяки домінуванню лондонського страхового ринку. Британське право часто обирається сторонами договорів морського страхування як застосовне право незалежно від національності сторін або місця укладення договору.

Принцип найбільшого інтересу (principle of insurable interest) є фундаментальним для морського страхування та визнається більшістю правових систем. Відповідно до цього принципу, особа може застрахувати тільки ті інтереси, щодо яких вона має законний страховий інтерес. Визначення наявності страхового інтересу здійснюється за правом, що регулює договір страхування.

У сфері морського страхування принцип автономії волі має особливо широке застосування. Сторони договору морського страхування, як правило, є професійними учасниками ринку, що виправдовує надання їм широкої свободи у виборі застосовного права. Лондонський страховий ринок, Ллойд, традиційно використовує британське право як застосовне до більшості договорів морського страхування.

Вибір права може бути виражений прямо в договорі страхування або впливати з обставин справи. Рим I передбачає, що вибір права повинен бути чітко виражений або достатньо певним чином впливати з умов договору або обставин справи [56]. У практиці морського страхування вибір права часто виражається через включення в договір положень про юрисдикцію та арбітраж.

Стандартні умови морського страхування, такі як Інститутські застереження Ллойда (Institute Cargo Clauses), містять детальні положення про права та обов'язки сторін [45]. Ці умови визнаються торговими звичаями та застосовуються незалежно від застосовного національного права, якщо сторони посилаються на них у договорі. Така практика відображає тенденцію

до створення автономної системи правового регулювання морського страхування, заснованої на торгових звичаях та договірній практиці.

За відсутності явного вибору права сторонами застосовуються субсидіарні колізійні прив'язки. Відповідно до Регламенту Рим I, до договору страхування застосовується право держави, де страховик має своє звичайне місце проживання [57]. Ця прив'язка відображає презумпцію, що страховик є стороною, яка надає характерне виконання за договором страхування.

Однак у сфері морського страхування застосування цієї прив'язки може призводити до непередбачуваних результатів. Якщо страховик має місце проживання в державі з менш розвиненим морським правом, застосування права цієї держави може не відповідати очікуванням сторін та усталеній практиці морського страхування. Тому в доктрині висловлюються пропозиції про необхідність спеціальних колізійних норм для морського страхування.

Прив'язка до закону місця укладення договору (*lex loci contractus*) традиційно застосовувалася в деяких правових системах до договорів морського страхування. Однак у сучасних умовах, коли договори часто укладаються за допомогою засобів дистанційного зв'язку, визначення місця укладення договору може бути проблематичним. Це зменшує практичну цінність цієї прив'язки.

Договір фрахтування (чартер) є дуже розповсюдженим типом договору в міжнародному торговельному мореплавстві. Фрахтування може здійснюватися за рейсовим чартером (*voyage charter*), тайм-чартером (*time charter*) або бербоут-чартером (*bareboat charter*), кожен з яких має свою специфіку правового регулювання.

Рейсовий чартер передбачає надання судновласником судна фрахтувальнику для перевезення конкретного вантажу за певним рейсом. Правове регулювання рейсового чартера близьке до регулювання договору морського перевезення, тому до нього можуть застосовуватися міжнародні конвенції про морські перевезення вантажів, якщо на їх підставі видається коносамент.

Тайм-чартер передбачає надання судна фрахтувальнику на певний період часу, при цьому судно залишається під управлінням екіпажу судновласника. Правове регулювання тайм-чартера має більше спільного з договором оренди, ніж з договором перевезення. До тайм-чартерів, як правило, не застосовуються міжнародні конвенції про морські перевезення, а регулювання здійснюється на основі застосовного національного права та умов чартеру.

Бербоут-чартер передбачає надання судна фрахтувальнику без екіпажу, при цьому фрахтувальник здійснює повне комерційне та технічне управління судном. За бербоут-чартером фрахтувальник фактично виступає як оператор судна, що впливає на розподіл ризиків та відповідальності між сторонами.

У практиці міжнародного фрахтування широко використовуються стандартні проформи чартерів, розроблені міжнародними організаціями, такими як БІМКО (Балтійська і міжнародна морська конференція (Baltic and International Maritime Council)) (далі – BIMCO). Найбільш поширеними є проформи Gencon для рейсових чартерів, Balttime для тайм-чартерів та Varescon для бербоут-чартерів.

Стандартні проформи чартерів зазвичай містять положення про застосовне право та юрисдикцію. Сторони мають можливість обрати застосовне право шляхом включення відповідного застереження в чартер. Найчастіше обирається англійське право, що відображає історичне значення Лондона як центру міжнародного морського арбітражу.

Практика свідчить про тенденцію до автономізації правового регулювання фрахтування через використання стандартних умов та торгових звичаїв. Навіть коли застосовне національне право формально регулює договір фрахтування, детальні положення стандартних проформ часто мають вирішальне значення для визначення прав та обов'язків сторін.

Колізійне регулювання фрахтування у більшості юрисдикцій підпорядковується загальним правилам про договірні зобов'язання. Стаття 4(1) Регламенту Рим I встановлює, що за відсутності вибору права

застосовується право держави звичайного місця проживання сторони, що здійснює характерне виконання [57].

Для договорів фрахтування «характерне виконання» здійснює судновласник (або фрахтувальник у випадку суб-фрахтування). Однак стаття 4(3) передбачає «escape clause» – якщо з усіх обставин справи випливає, що договір явно тісніше пов'язаний з іншою державою, застосовується право цієї держави.

М. Хук та П. Васс (2020) аналізують застосування принципу найтіснішого зв'язку до морських договорів: «У морських справах суди часто враховують такі фактори, як прапор судна, місце укладення договору, валюта платежу та порт виконання для визначення права, що має найтісніший зв'язок з договором» [41, р. 236].

Морське посередництво включає діяльність шипчандлерів (постачальників суднових запасів), шипброкерів (морських брокерів) та шипагентів (суднових агентів). Ці договори мають допоміжний характер щодо основної діяльності з морського перевезення, але відіграють важливу роль у забезпеченні функціонування міжнародного торговельного мореплавства.

До договорів морського посередництва застосовуються загальні колізійні прив'язки договірному праву. Принцип автономії волі дозволяє сторонам обрати застосовне право. За відсутності вибору застосовується право держави, де посередник має своє основне місце діяльності, оскільки посередник є стороною, яка надає характерне виконання за договором.

Особливістю договорів морського агентування є їх тривалий характер та необхідність врахування інтересів слабшої сторони. У деяких правових системах до агентських договорів застосовуються спеціальні норми про захист агента, які можуть мати імперативний характер та застосовуватися незалежно від обраного сторонами права.

Морська застава та іпотека суден є специфічними способами забезпечення виконання зобов'язань, пов'язаних з морською діяльністю.

Колізійне регулювання цих інститутів має значення для забезпечення прав кредиторів та стабільності міжнародного морського фінансування.

Міжнародна конвенція про морські застави та іпотеки 1993 року встановлює уніфіковані правила реєстрації та пріоритету морських застав. Згідно з конвенцією, створення, дія та припинення іпотеки регулюються правом держави, в якій судно зареєстровано. Ця норма встановлює прив'язку до закону прапора для питань речового забезпечення.

Морські застави виникають на підставі закону для забезпечення певних морських вимог, таких як вимоги з врятування судна, вимоги про відшкодування шкоди внаслідок зіткнення суден, вимоги з договору фрахтування та перевезення.

Законодавство КНР передбачає, що встановлення, передача та припинення іпотеки судна регулюються правом держави реєстрації судна (ст. 271 Морського кодексу КНР). А от до питань морських застав та привілеїв застосовується право місця розгляду справи (*lex fori*) (ст. 272) [50].

2.3. Позадовірні морські правовідносини та застосування колізійних прив'язок

Відповідальність за морські інциденти, включаючи зіткнення суден, загальну аварію, забруднення морського середовища та рятування, регулюється системою міжнародних конвенцій, які встановлюють як матеріально-правові, так і колізійні норми.

Міжнародна конвенція про цивільну відповідальність за збитки від забруднення нафтою 1969 року (з поправками) встановлює режим об'єктивної відповідальності власника судна за збитки від забруднення нафтою. Конвенція застосовується до забруднення, що виникло на території держави-учасниці, включаючи територіальне море, та в межах виключної економічної зони. Така територіальна прив'язка забезпечує захист інтересів прибережної держави.

Брюссельська конвенція про уніфікацію деяких правил щодо зіткнення суден 1910 року встановлює правила цивільної відповідальності за зіткнення

суден. Конвенція застосовується незалежно від територіальних вод, в яких відбулося зіткнення, що відображає міжнародний характер морського судноплавства. Питання відповідальності за зіткнення вирішуються за правом держави суду, який розглядає справу, з урахуванням уніфікованих правил конвенції.

КТМ України містить колізійну норму для визначення застосовного права у зв'язку з заподіянням судном шкоди (ст. 5). Ця стаття встановлює загальне деліктне колізійне правило для випадків заподіяння шкоди судном, що не охоплюються спеціальними нормами про зіткнення суден (ст. 296) та ядерну шкоду (ст. 314). За загальним правилом застосовується право держави, де мала місце дія або інша обставина, що стала підставою для вимоги про відшкодування шкоди (*lex loci delicti commissi*). Якщо шкода заподіяна у відкритому морі, застосовується право держави прапора судна (*lex banderae*).

Стаття 236 КТМ України для визначення застосовного права при зіткненні суден встановлює диференційовану систему колізійних прив'язок залежно від місця зіткнення та національної належності суден:

- у випадку зіткнення у внутрішніх морських водах або територіальному морі – право держави, у водах якої сталося зіткнення (*lex loci delicti*);
- у випадку зіткнення у відкритому морі – право держави суду, що розглядає справу (*lex fori*);
- у випадку зіткнення суден одного прапора незалежно від місця – право держави прапора (*lex banderae*) [5].

Стаття 273 Морського кодексу КНР встановлює аналогічну диференційовану систему колізійних прив'язок для позовів про відшкодування збитків від зіткнення суден:

- зіткнення в територіальних водах: право місця вчинення делікту (*lex loci delicti*);
- зіткнення у відкритому морі: право місця розгляду справи (*lex fori*);

- зіткнення суден одного прапора незалежно від місця – право держави прапора (*lex banderae*) [50].

США застосовують принцип пропорційної відповідальності (*comparative fault*), що суттєво відрізняється від солідарної відповідальності, передбаченої багатьма іншими правовими системами. При зіткненні суден у територіальних водах застосовується право прибережної держави; у відкритому морі – *lex fori*.

Порівняльний аналіз демонструє значну конвергенцію підходів різних правових систем у цій сфері. Як зазначається Міжнародним морським комітетом «Колізійні норми щодо зіткнення суден є однією з найбільш гармонізованих областей міжнародного приватного морського права» [73].

Судова практика підтверджує важливість правильного визначення місця делікту. У справі *American Eagle Fishing LLC v Ship 'Koorale'* (2020) Високий суд Нової Зеландії розглядав питання вибору між *lex loci delicti* та *lex fori* для зіткнення, що сталося в територіальних водах [19].

Суд зазначив, що традиційне правило *lex loci delicti* може бути модифіковане, якщо інша правова система має більш тісний зв'язок із ситуацією. У цьому випадку суд застосував новозеландське право, оскільки обидва судна були зареєстровані в Новій Зеландії, незважаючи на те, що зіткнення сталося в іноземних водах.

У справі *Narag-Lloyd AG v Skyros Maritime* (2024) Англійський комерційний суд розглядав питання юрисдикції у справі про зіткнення у Середземному морі. Суд підтвердив застосування Брюссельської конвенції 1952 року про цивільну юрисдикцію у справах про зіткнення суден [40].

Відшкодування ядерної шкоди, заподіяної ядерним судном, регулюється законодавством держави, яка видала ядерному судну документ про експлуатацію (ст. 314 КТМ України). Тут застосовується дещо специфічна прив'язка, за своїм змістом її можна віднести до закону найбільш тісного зв'язку з правовідносинами.

Право на винагороду за рятування та її розмір регулюються правом держави, у водах якої здійснювалося рятування (*lex loci actus*). Якщо

рятування здійснювалося у відкритому морі – правом держави прапора рятувального судна (*lex banderae*). (ст. 327 КТМ України).

Загальна аварія є унікальним інститутом морського права, що має тисячолітню історію. Сучасне регулювання здійснюється переважно через Йорк-Антверпенські правила – приватну уніфікацію, що інкорпорується в договори перевезення.

Вирішення питання застосовного права при розподілі загальної аварії також належить до колізійних питань, що вирішуються національним законодавством.

Стаття 278 КТМ України встановлює правило, відповідно до якого всі відносини, пов'язані із загальною аварією, а не тільки процес її розподілу регулюються законодавством держави, в порту якої судно закінчило рейс після події, що спричинила загальну аварію, якщо інше не встановлено угодою сторін. Також встановлюється імперативна прив'язка до законодавства України у випадку, коли всі особи, інтереси яких зачіпає загальна аварія, належать до України. В цьому випадку не зовсім зрозумілим є визначення критеріїв «належності до України». Також певні сумніви викликає визначення права шляхом застосування законодавства держави-порту закінчення рейсу, а не місця розподілу збитків.

Так, згідно зі статтею 274 Морського кодексу КНР розподіл загальної аварії регулюється правом місця, де розподіл здійснюється [50]. Сторони можуть домовитися про застосування іншого права.

Американське право традиційно враховувало вину судновласника при розподілі загальної аварії, що суперечить Правилу D Йорк-Антверпенських правил. Тому в договорах за участю американських сторін часто включається застереження *New Jason Clause*, яке дозволяє судновласнику брати участь у загальній аварії навіть якщо він винен у навігаційній помилці.

У 2016 році були прийняті нові Йорк-Антверпенські правила (*York-Antwerp Rules 2016*), які замінили версію 2004 року. ВІМСО офіційно рекомендує використання версії 2016 року у всіх нових договорах [24; 25].

Колізійна проблематика виникає, коли договір перевезення не містить чіткого посилання на конкретну версію правил. У справі *The Star Antares* (2023) англійський суд розглядав ситуацію, коли коносамент містив посилання на «York-Antwerp Rules 1994 or any modifications thereof». Суд постановив, що таке формулювання охоплює версію 2016 року: «Слова 'or any modifications thereof' демонструють намір сторін застосовувати актуальну версію правил, а не фіксовану редакцію 1994 року» [62]. Це рішення має важливе значення для тлумачення подібних застережень у коносаментах.

Проведений аналіз колізійних норм національного морського законодавства різних країн дозволяє зробити такі висновки:

Усі досліджені правові системи застосовують закон прапора (*lex banderae*) для визначення застосовного права до речових прав на судно, їх набуття, переходу та припинення. Це є найбільш уніфікованою сферою морського колізійного права. Більшість країн також застосовує диференційовану систему колізійних прив'язок при визначенні застосовного права до відносин із зіткнення суден: *lex loci delicti* для зіткнень у територіальних водах, *lex fori* для зіткнень у відкритому морі, та *lex banderae* для зіткнення суден одного прапора. Усі країни визнають право сторін обирати застосовне право до морських договорів (перевезення, чартер, страхування тощо). Різниця полягає у субсидіарних прив'язках: право перевізника (Україна), найтісніший зв'язок (КНР), право порту призначення (Німеччина). При цьому існують розбіжності у застосуванні міжнародних конвенцій. Деякі країни залишаються учасницями лише Гаазьких правил 1924 року, тоді як більшість інших країн ратифікували Візбійський протокол. Це створює колізійні проблеми у відносинах між країнами з різними конвенційними режимами. Україна, КНР та Італія мають кодифіковані системи колізійних норм морського права у спеціальних кодексах, інколи це окремий розділ кодифікованого акту (Морський кодекс КНР), інколи норми розсосереджені по всьому кодексі (КТМ України). Велика Британія та США використовують комбінацію статутного права, прецедентів та імплементованих конвенцій без єдиної систематизації.

Практичне значення цих розбіжностей полягає у необхідності ретельного формулювання застережень про застосовне право та юрисдикцію у морських договорах, особливо при участі сторін з різних правових систем.

РОЗДІЛ 3

ПРАКТИКА ЗАСТОСУВАННЯ КОЛІЗІЙНОГО МЕТОДУ У МІЖНАРОДНОМУ ТОРГОВЕЛЬНОМУ МОРЕПЛАВСТВІ

3.1. Автономія волі в морських контрактах

Принцип автономії волі (party autonomy) є наріжним каменем сучасного міжнародного приватного права та знаходить особливо широке застосування у сфері міжнародного торговельного мореплавства, що також підтверджується здійсненим у попередньому розділі дослідження аналізом нормативно-правових актів. Свобода сторін обирати право, що застосовується до їхніх контрактних відносин, закріплена у численних міжнародних інструментах, зокрема в Регламенті Рим I, стаття 3 якого прямо передбачає: «Договір регулюється правом, обраним сторонами» [57].

автономія волі є центральною для ефективності та дійсності всіх типів міжнародних контрактів. Свобода обирати застосовне право походить з доктрини свободи договору, однак її функція у транскордонних контрактах стоїть окремо від загальних засад договірної права [18].

У Принципах вибору права для міжнародних комерційних контрактів 2015 року [39] визначено, що «автономія волі, яка означає право сторін договору обирати право, що регулює цей договір, підвищує визначеність та передбачуваність в межах основних договірних домовленостей сторін та визнає, що сторони договору можуть найкраще визначити, який набір правових принципів є найбільш придатним для їхньої транзакції».

Визнання принципу автономії волі у морських договорах має глибокі історичні корені. Прецедентне рішення у справі *Vita Food Products Inc v Unus Shipping Co Ltd* (1939) стало поворотним моментом у розвитку цього принципу. У цій справі Судовий комітет Таємної ради сформулював принцип, згідно з яким пряме застереження про вибір права у договорі має поважатися, якщо вибір зроблено добросовісно (*bona fide*), є законним (*legal*) і не суперечить публічному порядку (*public policy*).

Лорд Райт (Lord Wright), формулюючи позицію суду, зазначив: «Там, де застосовується англійське правило про те, що намір є критерієм, і де є пряма заява сторін про їхній намір обрати право договору, важко зрозуміти, які застереження можливі, за умови, що виражений намір є добросовісним і законним, і за умови, що немає підстав уникати вибору з міркувань публічного порядку. Зв'язок з англійським правом не є суттєвим з принципової точки зору» [72].

Примітно, що у цій справі договір не мав жодного зв'язку з Англією – ні позивач, ні відповідач, ні предмет договору. Проте вибір англійського права був визнаний дійсним. Як зазначають автори Dicey, Morris & Collins on the Conflict of Laws: «Не існує жодного повідомленого випадку, коли англійський суд відмовився б надати чинності прямому вибору сторін лише тому, що інші факти справи не виявляли жодного зв'язку між договором та обраним правом» [36].

У морській практиці домінування англійського права є беззаперечним історичним фактом. Більшість чартерів (voyage charterparties, time charterparties, bareboat charters) та коносаментів традиційно містять застереження про вибір англійського права та арбітражу в Лондоні (зазвичай за правилами LMAA – London Maritime Arbitrators Association). Таке домінування зумовлене кількома факторами: розвиненістю англійської прецедентної системи у морському праві, передбачуваністю судових рішень, наявністю спеціалізованих суддів та арбітрів, а також історичним впливом Британської імперії на розвиток світової морської торгівлі.

Проте свобода вибору права у морських контрактах не є абсолютною. Вона обмежується імперативними нормами (mandatory rules), які застосовуються незалежно від волі сторін. Ключову роль тут відіграють Правила Гаазько-Візбійські правила, що встановлюють мінімальний стандарт відповідальності перевізника за вантаж. Ці правила, інкорпоровані в англійське право через Carriage of Goods by Sea Act 1971 [32], мають імперативний характер і не можуть бути змінені на шкоду вантажовласнику.

Механізмом забезпечення застосування цих імперативних норм слугує так звана «клаузула парамаунт» (Paramount Clause), що є стандартним елементом більшості морських перевізних документів. ВІМСО розробила типову Генеральну клаузулу парамаунт 1997 року, яка передбачає ієрархічну систему застосування правил: насамперед застосовуються Правила Гаага-Вісбі в редакції країни відвантаження, за їх відсутності – правила країни призначення, і лише в останню чергу – Правила Гаага-Вісбі як договірні умови.

Показовою є позиція Верховного Суду Нідерландів у справі *Airgas USA v Universal Africa Lines* (2025), де суд підтвердив, що відповідно до статті 3(1) Регламенту Рим I сторони можуть обирати не лише право в цілому, але й окрему частину правової системи. У цій справі було визнано дійсним застереження про застосування американського COGSA (*Carriage of Goods by Sea Act 1936*) до перевезень з американських портів, тоді як в інших питаннях застосовувалося голландське право. Це рішення підтвердило згадувану концепцію «часткового вибору права» (*dépeçage*) у морських контрактах.

Водночас стаття 9 Регламенту Рим I встановлює важливе обмеження автономії волі – доктрину «надімперативних норм» (*overriding mandatory provisions*). Це норми, «дотримання яких вважається країною настільки важливим для забезпечення її публічних інтересів», що вони застосовуються незалежно від обраного сторонами права. У морському контексті до таких норм належать вимоги щодо безпеки судноплавства, екологічні стандарти та, що особливо актуально після 2022 року, санкційні режими.

Англійські суди традиційно займають стриману позицію щодо застосування надімперативних норм іноземних держав. Як було підтверджено у справі *Tanga Pharmaceuticals v Emirates Shipping Line* (2025), якщо Правила Гааги застосовуються суто на договірній основі, сторони вільні модифікувати їх за взаємною згодою. Проте якщо сторона бажає виключити або обмежити свою відповідальність, необхідні «чіткі слова» (*clear words*). За відсутності

таких чітких застережень, клаузула парамаунт переважатиме над суперечливими умовами контракту.

Згадані вище Гаазькі принципи вибору права в міжнародних комерційних контрактах 2015 року хоча й не є обов'язковим інструментом, відображають глобальний консенсус щодо широкої автономії волі. Стаття 3 цих Принципів навіть допускає вибір «ненаціонального права» (non-state law), включаючи торгові звичаї та *lex mercatoria*, що є особливо релевантним для морської торгівлі з її розвиненою системою звичаїв [39].

В більшості проформ морських документів містять окремі застереження про вибір права сторонами. Розглянемо основні з них на прикладах проформ чартерів та коносаментів.

Почнемо дослідження із застереження *VIMCO Law and Arbitration Clause 2020*.

У 2020 році *VIMCO* оновила своє Застереження про право та арбітраж (*Law and Arbitration Clause 2020*), яке замінило Застереження про вирішення спорів 2017 року (*Dispute Resolution Clause 2017*).

Застереження існує в п'яти версіях для різних арбітражних центрів: Лондон, Нью-Йорк, Сінгапур та Гонконг. Кожна версія чітко визначає застосовне право та місце арбітражу.

Лондонська версія передбачає: «цей контракт регулюється та тлумачиться відповідно до англійського права, і будь-який спір, що виникає з або у зв'язку з цим контрактом, передається виключно на арбітраж у Лондоні відповідно до Закону про арбітраж 1996 року або будь-якої законодавчої зміни чи перевидання того ж, за винятком того, що необхідно для надання чинності положенням цього застереження. Місце арбітражу – Лондон, навіть якщо будь-яке слухання відбувається в іншій юрисдикції» [27].

Нью-Йоркська версія встановлює: «цей контракт регулюється та тлумачиться відповідно до права США, і будь-який спір, що виникає з або у зв'язку з цим контрактом, передається виключно на арбітраж у Нью-Йорку відповідно до морського права США або будь-якої законодавчої зміни чи

перевидання того ж, за винятком того, що необхідно для надання чинності положенням цього застереження» [28].

Сінгапурська версія серед іншого визначає, що контракт регулюється та тлумачиться відповідно до сінгапурського/англійського права (на вибір сторін, коли обидва варіанти відхилені, застосовується англійське право), і будь-який спір передається виключно на арбітраж у Сінгапурі відповідно до Закону про міжнародний арбітраж Сінгапуру» [29].

Гонконгська версія зазначає, що договір регулюється і тлумачиться відповідно до законодавства Гонконгу/Англії* (на вибір сторін, але якщо вибір не зроблено, застосовується законодавство Гонконгу), а будь-які спори, що виникають з цього договору або пов'язані з ним, підлягають виключно арбітражному розгляду в Гонконзі відповідно до Арбітражного закону Місцем арбітражу є Гонконг, навіть якщо слухання відбуваються в іншій юрисдикції [26].

Застереження складається з п'яти коротких підпунктів. Підпункт (а), важливий з точки зору автономії волі сторін, визначає застосовне право, місце арбітражу, застосовне арбітражне законодавство та місце проведення арбітражу (seat of arbitration). Це «виключне» арбітражне застереження, що підкреслюється формулюванням «передається виключно на арбітраж» (referred exclusively to arbitration).

Наступною для аналізу є проформа GENCON та застереження про право.

GENCON є найбільш поширеною стандартною проформою рейсового чартеру. У 2022 році BIMCO випустив оновлену версію – GENCON 2022, яка замінила версію 1994 року [25]. Нова проформа включає Застереження BIMCO Law and Arbitration Clause 2020, що означає автоматичне застосування умов LMAA (London Maritime Arbitrators Association).

Важливою новацією GENCON 2022 є включення у текст договору адрес електронної пошти сторін (boxes 30 та 31), що забезпечує можливість дійсного вручення арбітражних повідомлень електронною поштою.

Проформа GENCON 1994 у Частині II, застереженні 19(a) передбачала: «Цей чартер регулюється та тлумачиться відповідно до англійського права, і будь-який спір, що виникає з цього чартеру, передається на арбітраж у Лондоні відповідно до Законів про арбітраж 1950 та 1979 років або будь-якої законодавчої зміни чи перевидання того ж, що діє на час спору».

Наступною проформою, яку варто розглянути в рамках цього дослідження, є проформа NYPE (New York Produce Exchange Form).

NYPE є найбільш поширеною проформою тайм-чартеру для суховантажних суден. Існують версії NYPE 1946, NYPE 1993 та NYPE 2015. Проформа NYPE 2015 була розроблена спільно BIMCO, Асоціацією суднових брокерів та агентів (ASBA) та Сінгапурським морським фондом (SMF) [30].

Застереження 54 NYPE 2015 «Law and Arbitration» надає сторонам можливість вибору між арбітражем у Лондоні відповідно до правил LMAA або у Сінгапурі відповідно до правил SCMA (Singapore Chamber of Maritime Arbitration). Проформа містить положення про вирішення спорів, що визначають погоджений метод вирішення спорів між сторонами.

Також не можна оминати увагою і проформу тайм-чартеру BALTIME, також розроблену BIMCO. Останній перегляд проформи відбувся у 2001 році, ця проформа використовується переважно для трампових суден, зокрема балкерів та танкерів. На відміну від NYPE 2015, BALTIME 2001 має більш просту структуру положень [23].

Застереження про вирішення спорів у BALTIME 2001 є менш деталізованим і зазвичай лише передбачає, що будь-які спори передаються на арбітраж. Вибір між NYPE 2015 та BALTIME 2001 залежить від конкретних потреб судновласника та фрахтувальника, а також типу судна та вантажу.

Окремо варто звернути увагу на проформи для танкерів.

SHELLTIME є стандартною проформою тайм-чартеру для танкерів, розробленою компанією Shell. Існують версії SHELLTIME 4 (2003) and ShellLNGTime 1 (2005) [59]. Ця проформа широко використовується не лише Shell, але й іншими учасниками танкерного ринку.

Проформи для танкерів традиційно містять детальні застереження про застосовне право та арбітраж, враховуючи специфічні ризики, пов'язані з перевезенням нафтопродуктів та інших небезпечних вантажів.

Хоча переважна більшість проформ була створена саме для врегулювання договорних відносин по чартеру, існують також і проформи інших морських документів, що містять застереження про вибір права сторонами, зокрема це проформи коносаментів.

CONGENBILL є стандартною формою коносаменту для чартерних перевезень генерального вантажу, що використовується разом з чартером GENCON. Остання версія (CONGENBILL 2022) включає пряме посилання на виключне застереження про право та арбітраж на першій сторінці документа, а також окреме виключне застереження про право та арбітраж у статті 7 [24].

Стаття 7 CONGENBILL 2022 чітко передбачає, що арбітражне застереження чартеру спеціально інкорпорується та виключно застосовується до всіх спорів за коносаментом. Це важливо, оскільки деякі юрисдикції вимагають, щоб умови коносаменту спеціально інкорпорували арбітражне застереження для його застосування.

Версія CONGENBILL 2016 передбачала на сторінці 2, застереження (1): «Всі умови та положення, права та виключення Чартеру, датованого як зазначено на звороті, включаючи Застереження про право та арбітраж/Застереження про вирішення спорів, цим інкорпоровані».

Інкорпорація умов чартеру в коносамент є складним питанням англійського права. Загальні слова інкорпорації, такі як «усі умови, положення та винятки чартеру цим включені до цього документа», інкорпорує лише ті положення чартеру, які безпосередньо стосуються відвантаження, перевезення та доставки вантажу або сплати фрахту.

Суд у справі *Miramar Maritime Corporation V. Holborn Oil Trading Ltd. (The Miramar)* (1983) прямо виключив застереження чартеру про англійське право та лондонський арбітраж з інкорпорації такими загальними словами, оскільки

арбітражне застереження не є застереженням, що регулює відвантаження, перевезення чи доставку [52].

З того часу англійські суди послідовно дотримуються позиції, що застереження про право та юрисдикцію в чартері не буде інкорпороване в коносамент без спеціальних слів інкорпорації, і лише якщо формулювання такого застереження має сенс у контексті коносаменту та не суперечить іншим положенням коносаменту.

У справі *Caresse Navigation Ltd v Office National de L'Electricite and others (The Channel Ranger)* (2013) виникла цікава правова проблема. Коносамент інкорпорував «law and arbitration clause» чартеру, ідентифікованого в коносаменті. Однак застереження про вирішення спорів у чартері передбачало англійське право та юрисдикцію суду, а не арбітраж.

Суд вирішив, що хоча у словах інкорпорації була допущена помилка, цю помилку можна виправити, щоб надати чинності намірам сторін. Суд дійшов висновку, що сторони мали намір, щоб слова «law and arbitration» в коносаменті інкорпоровали застереження про право та юрисдикцію суду з чартеру, незважаючи на посилання на «arbitration» (арбітраж) [31].

Ця справа демонструє готовність англійських судів розглядати формулювання інкорпорації в коносаменті в цілому, в контексті, враховуючи відповідне комерційне підґрунтя, замість зосередження виключно на буквальному тлумаченні.

Судова практика часто надає підтвердження певним принципам визначення вибору права сторонами. Так, у справі *The Elli 2* англійський суд розглядав питання про те, яким правом регулюються коносаменти за відсутності прямого застереження про вибір права. Коносаменти інкорпоровали чартер з застереженням про англійське право та арбітраж. Суд постановив, що коносаменти регулюються англійським правом, враховуючи інкорпорацію відповідних положень чартеру.

Це рішення підтвердило принцип, що за відсутності прямого застереження про вибір права у коносаменті загальне англійське право

намагатиметься встановити намір сторін, посилаючись на застереження про право та арбітраж у чартері.

У справі COSCO Shipping Specialized Carriers Co, Ltd v PT OKI Pulp & Paper Mills (2024) (Апеляційний суд Сінгапуру) спір виник з договорів перевезення, підтверджених 9 коносаменами, які містили арбітражну угоду про арбітраж у Сінгапурі. Коносаменти були у формі CONGENBILL 94, яка містила застереження про інкорпорацію на звороті, однак на лицевій стороні коносаментів не було нічого, що вказувало б, на який саме договір фрахтування посилається застереження про інкорпорацію.

У справі Herculito Maritime Ltd v Gunvor International BV (The Polar) (2024) Верховний суд Великої Британії надав важливі роз'яснення щодо інкорпорації застереження чартеру (іншого, ніж арбітражне або юрисдикційне застереження) в коносамент загальними словами інкорпорації.

Верховний суд підтвердив, що існує «велика кількість прецедентів, що стосуються інкорпорації умов чартеру в коносаменти, і основні принципи стисло викладені у Scrutton on Charterparties у формі триступеневого тесту»:

1) Чи є застереження про інкорпорацію в коносаменті достатньо широким, щоб *prima facie* інкорпорувати відповідну умову?

2) Якщо так, чи має сенс умова, яку намагаються інкорпорувати, в контексті коносаменту?

3) Якщо інкорпорація *prima facie* ефективна, чи є умова, про яку йдеться, сумісною з прямими умовами коносаменту?

У справі Shangang застереження фіксатурної ноти про вирішення спорів передбачало: «Арбітраж: Арбітраж проводиться в Гонконзі. Застосовується англійське право». Інші умови договору базувалися на проформі GENCON 1994.

Англійський Високий суд постановив, що процесуальним правом арбітражу (*curial law*) було право Гонконгу, а не англійське право. Суд також вирішив, що навіть якби процесуальним правом арбітражу було англійське

право, призначення арбітра було б недійсним, оскільки воно не відповідало процедурі, передбаченій Законом про арбітраж 1996 року.

У контексті українського права Закон про МПП також закріплює принцип автономії волі у статті 5. Сторони договору можуть обрати право, що застосовується до договору, якщо інше не передбачено законом. При цьому такий вибір має бути явно вираженим або прямо впливати з дій сторін чи умов договору [13]. Аналогічний підхід наявний у ст.14 КТМ України, положення якої розглядалися вище.

Зважаючи на євроінтеграційні процеси та намір України отримати членство в Європейському Союзі важливим питанням є також врегулювання застосування автономії волі у праві ЄС.

Регламент (ЄС) № 593/2008 Європейського Парламенту та Ради від 17 червня 2008 року про право, застосовне до договірних зобов'язань (Регламент Рим I), що є основним інструментом колізійного права ЄС у сфері договорів, також закріплює можливість вибору сторонами права, яким регулюватиметься договір.

Вибір права сторонами може бути або прямо виражений у договорі, або впливати з угоди, яка «чітко демонструється умовами договору або обставинами справи». Мовчазний вибір права має бути реальним, а не приписаним вибором права, який може бути об'єктивно встановлений.

Регламент також передбачає, що сторони можуть домовитися про зміну застосовного права або про застосування різних законів до різних частин договору.

Стаття 5 Регламенту Рим I встановлює спеціальні правила для договорів перевезення вантажів. Принцип автономії волі повністю застосовується до договорів перевезення вантажів. Однак стаття 4 передбачає правила для ситуацій, коли сторони не зробили прямого чи мовчазного вибору застосовного права [57].

Відповідно до преамбули 23 Регламенту, передбачувано слабші сторони «повинні бути захищені колізійними нормами, більш сприятливими для їхніх

інтересів, ніж загальні норми». Однак для комерційних договорів перевезення вантажів між професійними сторонами такий захист не передбачений, і автономія волі діє без обмежень.

Стаття 9 Регламенту Рим I визначає «переважаючі імперативні положення» (*overriding mandatory provisions*) як «положення, дотримання яких вважається країною вирішальним для захисту її публічних інтересів, таких як її політична, соціальна або економічна організація, такою мірою, що вони застосовуються до будь-якої ситуації, що підпадає під їх дію, незалежно від права, яке в іншому випадку застосовувалося б до договору».

У контексті морських перевезень імперативними нормами є, зокрема, положення Гаазьких правил, Гаазько-Вісбійських правил або Гамбурзьких правил, які застосовуються на підставі закону держави суду.

Окремої уваги заслуговує питання застосування автономії волі до деліктних зобов'язань у морському праві. Регламент Рим II, стаття 14, дозволяє сторонам обирати право, що застосовується до позадоговірних зобов'язань, включаючи деліктні [58]. Проте така свобода обмежена: вибір права не може позбавити потерпілу сторону захисту, що надається імперативними нормами права, яке застосовувалося б за відсутності вибору.

Правова визначеність та передбачуваність є головними причинами для застосування автономії волі. У сфері морських договорів це особливо важливо, враховуючи, що судно може відвідувати порти багатьох держав протягом одного рейсу, а вантаж може переходити від однієї сторони до іншої через численні індосаменти коносаменту. Чітке застереження про вибір права усуває ризик застосування непередбачуваного закону.

Автономія волі дозволяє сторонам обрати нейтральне право або право, яке вони вважають найбільш придатним для конкретного договору. У морській практиці англійське право традиційно обирається як нейтральне право з кількох причин: розвинена система морського права, значна кількість прецедентів, передбачуваність судових рішень та наявність спеціалізованих арбітражних інститутів.

Надання сторонам можливості обирати застосовне право сприяє правовій передбачуваності, тим самим зменшуючи витрати, пов'язані з невизначеністю. Сторони можуть наперед оцінити свої ризики, оскільки знають, яке право застосовуватиметься до їхніх відносин.

Крім того, вибір права можна поєднати з вибором форуму (суду або арбітражу), що дозволяє сторонам планувати потенційні спори та обирати найбільш зручну та ефективну процедуру вирішення спорів.

Автономія волі відповідає законним очікуванням сторін у цьому середовищі і, як така, сприяє передбачуваності та правовій визначеності. Це особливо важливо для міжнародної морської торгівлі, де договори укладаються між сторонами з різних юрисдикцій.

Стандартизація застережень про вибір права у проформах ВІМСО та інших організацій сприяє однаковому застосуванню права та полегшує ведення переговорів між сторонами.

Але не зважаючи на всі перелічені переваги застосування автономії волі для обрання права, цей принцип не виключає певних ускладнень. Однією з найсуттєвіших практичних проблем є те, що сторони можуть обрати право, з яким вони недостатньо знайомі. Суди можуть сприймати іноземне право як таємницю, яка буде часозатратною для з'ясування та складною для аналізу.

Відповідні законодавчі та судові матеріали можуть бути написані іншою мовою та можуть охоплювати іншу правову традицію. Як наслідок, існує страх перед невідомістю, пов'язаний із застосуванням іноземного права.

Ця проблема особливо гостра для сторін з країн, що розвиваються, які можуть обрати англійське право або право штату Нью-Йорк, не маючи повного розуміння наслідків такого вибору.

Суди також стикаються зі значними труднощами при застосуванні іноземного права. Як зазначає дослідження «Foreign Law in Federal Trial Courts», судді рідко проводять самостійне дослідження іноземного права, натомість покладаючись на подання сторін та висновки експертів [18].

Причини цього включають: обмежений час суддів на дослідження незнайомих правових систем; відсутність систематичної підготовки суддів із застосування іноземного права; мовні бар'єри при роботі з іноземними джерелами; ризик помилкового тлумачення іноземного права як подібного до внутрішнього права.

У справі *Sunstar, Inc. v. Alberto-Culver Co.* (2009) суд зазначив, що коли юристи виступають свідками щодо змісту іноземного права, їхні показання потребують ретельної оцінки, оскільки вони є платними експертами, найнятими сторонами [64].

Якщо конкуруючі експерти не надають чіткого або одноманітного погляду на іноземне право через свої подання, суд може мати труднощі у визначенні змісту або обсягу застосовного іноземного права. Інформація та тлумачення, надані експертами, найнятими сторонами, можуть суперечити один одному, залишаючи суд з нелегким завданням вирішення «битви експертів».

Серйозною практичною проблемою є ситуація, коли сторони обирають форум (суд або арбітраж), але не обирають застосовне право, або навпаки. Навіть якщо ці положення зазвичай знаходяться в одному розділі договору і іноді включаються в одне речення, вони є юридично різними. Таким чином, хоча всі наведені приклади застережень про вибір права можуть свідчити про те, що сторони передбачали можливість судового розгляду в зазначеній державі, жодне з них не вимагає, щоб позов було подано або розглянуто в цій державі.

Ця неузгодженість може призвести до складних ситуацій, коли суд однієї держави застосовує право іншої держави, не маючи достатніх знань про це право.

Особливу проблему становлять так звані «плаваючі» застереження про вибір права (*floating choice of law clauses*), які дозволяють одній зі сторін (зазвичай перевізнику) обрати застосовне право на свій розсуд. Приклад такого застереження: «Договір перевезення, коносамент та всі спори, що

виникають з них... за вибором перевізника, який має бути оголошений ним на вимогу вантажовласника, регулюються (i) або правом Ірану з виключною юрисдикцією судів Тегерану; (ii) або правом... з виключною юрисдикцією судів Гамбургу; (iii) або правом... з виключною юрисдикцією судів Лондона».

Такі застереження створюють невизначеність для контрагента і можуть бути визнані недійсними в деяких юрисдикціях як такі, що порушують принцип рівності сторін.

Коносамент є оборотним документом, який може бути переданий третій особі шляхом індосаменту. Третя особа-набувач коносаменту не була стороною чартеру та не мала доступу до нього і не брала участі у переговорах щодо його умов. Це створює проблему справедливості: чи можуть такі невідомі контрагенту умови чартеру зв'язувати набувача коносаменту?

3.2. Колізії у деліктах: зіткнення суден та забруднення довкілля

Позадовірні зобов'язання у міжнародному морському праві, зокрема деліктна відповідальність за зіткнення суден та забруднення морського середовища, створюють унікальні колізійні проблеми. Класичний принцип *lex loci delicti commissi* (закон місця вчинення делікту) стикається з фундаментальною складністю: яке «місце» вважати місцем вчинення делікту, якщо зіткнення відбувається у відкритому морі, де не діє юрисдикція жодної держави?

Регламент Рим II пропонує загальне правило у статті 4(1): застосовується «право країни, де настає шкода» (*lex loci damni*), незалежно від країни, де відбулася подія, що спричинила шкоду. Проте ця норма «передбачає, що делікт вчинено в «країні»», як зазначив суддя Вата (Whata J) у новозеландській справі *American Eagle Fishing LLC v Ship Koorale* (2020) [19]. Для деліктів у відкритому морі класичний принцип *lex loci delicti* не працює через відсутність територіальної юрисдикції.

Традиційним підходом англійського права до зіткнень у відкритому морі є застосування *lex fori* – права суду, що розглядає справу. Як зазначено у справі

Chartered Mercantile Bank of India v Netherlands India SN Co (1839), суди застосовують «загальне морське право, як воно адмініструється в англійських судах» (general maritime law as administered in the courts of England) [67]. Цей підхід критикується за те, що він заохочує «forum shopping» і не забезпечує передбачуваності для сторін.

Альтернативним підходом є застосування «закону прапора» (law of the flag, *lex banderae*). У справі American Eagle Fishing LLC v Ship Koorale суддя визнав потенційну обґрунтованість застосування закону прапора у випадках, коли обидва судна несуть один прапор: «Де судна несуть один прапор, закон прапора є життєздатною альтернативою, і немає потреби покладатися на *lex fori*». Проте коли судна належать різним юрисдикціям, виникає проблема: чий прапор має пріоритет? Надання переваги одному прапору над іншим видається несправедливим.

Міжнародна конвенція про уніфікацію деяких правил стосовно цивільної юрисдикції у справах про зіткнення суден 1952 року [9] та пов'язані конвенції СМІ намагалися вирішити юрисдикційні питання, проте колізійні норми залишилися значною мірою неуніфікованими. Стаття 97 UNCLOS встановлюють, що у разі зіткнення у відкритому морі кримінальне або дисциплінарне переслідування може бути порушене лише перед судовими органами держави прапора або держави громадянства капітана, проте це стосується лише кримінальної, а не цивільної юрисдикції [6].

Щодо забруднення морського середовища діє спеціальний конвенційний режим. Міжнародна конвенція про цивільну відповідальність за забруднення нафтою встановлює сувору відповідальність власника танкера за збитки від забруднення в межах території та виключної економічної зони держав-учасниць. Конвенція впроваджує принцип *channelling liability* – концентрації відповідальності на власнику судна, що спрощує для постраждалих пред'явлення позовів.

Китайська судова практика демонструє альтернативний підхід до вирішення колізій у морських деліктах. У справі YANG Shuying v. British

Carnival Cruise Шанхайський морський суд розглядав позов китайської туристки, яка отримала травми в басейні круїзного судна британського прапора у відкритому морі. Суд відхилив теорію «плавучої території» (floating territory theory), згідно з якою судно вважається територією держави прапора, і застосував принцип найтіснішого зв'язку, дійшовши висновку про застосування китайського права [75].

Регламент Рим II містить спеціальне правило для екологічних деліктів у статті 7: постраждала сторона може обрати між *lex loci damni* та правом країни, де відбулася подія, що спричинила шкоду [58]. Це правило сприяє потерпілим, дозволяючи їм обрати більш вигідний правовий режим. Проте в морському контексті визначення «країни, де відбулася подія» може бути проблематичним, особливо якщо витік нафти стався у відкритому морі.

Справа *M/V Ernest Hemingway* (2015) ілюструє складність юрисдикційних питань при зіткненнях. Ліберійський контейнеровоз зіткнувся з корейським риболовецьким судном приблизно за 10 миль від Пусана, внаслідок чого рибальське судно затонуло, а в море потрапило паливо. Корейський суд визнав свою юрисдикцію на підставі того, що держава прапора (Ліберія) не порушила провадження протягом шести місяців, як передбачено UNCLOS [48]. Це демонструє взаємодію між юрисдикцією держави прапора та прибережної держави.

3.3. Вплив санкцій та новітніх технологій на застосування колізійного методу правового регулювання

Період 2022–2025 років став переломним для міжнародного морського права у питаннях взаємодії публічно-правових санкційних режимів із приватноправовими колізійними нормами. Безпрецедентні за масштабом санкції США, ЄС та Великої Британії проти Росії створили нову правову реальність, де «надімперативні норми» (overriding mandatory provisions) у розумінні статті 9 Регламенту Рим I набули практичного значення, якого раніше не мали.

ЄС запровадив революційний механізм екстратериторіального застосування своїх санкцій через «клаузулу про заборону реекспорту до Росії» (No-Russia Clause) згідно зі статтею 12g Регламенту (ЄС) № 833/2014 у редакції 12-го пакета санкцій (грудень 2023). Ця норма зобов'язує європейських експортерів включати до контрактів із контрагентами з третіх країн договірні застереження, що забороняють реекспорт певних товарів до Росії. Як влучно зазначено в доктрині: «ЄС стає екстратериторіальним, і робить це через приватний контракт».

14-й пакет санкцій ЄС (червень 2024) запровадив статтю 3s та Додаток XLII до Регламенту 833/2014, що встановлює список суден, яким заборонено надання послуг. Цей механізм є інноваційним: він дозволяє ЄС впливати на судна третіх країн, що не підпадають під його юрисдикцію, через заборону їм доступу до послуг європейських операторів. Внесення до цього списку фактично означає відрізання судна від глобальних ланцюгів постачання.

Знаковим для англійського права стало рішення Верховного Суду Великої Британії у справі RTI Ltd v MUR Shipping BV (2024) UKSC 18. Суд аналізував застереження про форс-мажор у чартері, яке дозволяло призупинення виконання, якщо перешкода «не може бути подолана розумними зусиллями» (cannot be overcome by reasonable endeavours). Коли материнська компанія фрахтувальника потрапила під санкції США, судновласник призупинив виконання, хоча фрахтувальник пропонував оплату в євро замість доларів. Верховний Суд постановив, що «розумні зусилля» не вимагають від судновласника приймати неконтрактне виконання – сторона має «безсумнівне право наполягати на оплаті в доларах США».

Це рішення контрастує зі справою Gravelor Shipping Ltd v GTLK Asia M5 Ltd (2023) EWHC 131 (Comm), де санкційне застереження вимагало від сторін «вжити всіх необхідних заходів» (take all necessary steps). Комерційний суд постановив, що ці слова вимагали від відповідача прийняти оплату в євро замість доларів. Таким чином, формулювання санкційних клаузул має критичне значення для розподілу ризиків.

Справа *O v. C* (2024) EWHC 2838 (Comm) продемонструвала підхід англійських судів до конфлікту між санкціями США та зобов'язаннями за контрактом, що регулюється англійським правом. Фрахтувальник був внесений до списку SDN (Specially Designated Nationals) OFAC, і судновласник відмовився передати вантаж. Суд постановив, що той факт, що наказ може вимагати від сторони вчинення дій, що суперечать іноземному праву, «сам по собі не є визначальним». Суд оцінив реальний ризик переслідування в США та дійшов висновку, що «немає реальної перспективи переслідування».

Директива ЄС 2024/1226 про кримінальну відповідальність за порушення санкцій зобов'язує держави-члени до 25 травня 2025 року криміналізувати порушення санкційних режимів із покаранням у вигляді позбавлення волі від 1 до 5 років. Це суттєво підвищує ставки для морських операторів, оскільки порушення санкцій тепер може мати не лише комерційні, але й кримінальні наслідки.

18-й пакет санкцій ЄС кодифікував принцип, що дотримання санкцій є «фундаментальним публічним порядком» (fundamental public policy), та запровадив механізм відмови у визнанні та виконанні арбітражних рішень на користь санкціонованих російських або білоруських інвесторів. Більше того, держави-члени ЄС можуть подавати позови про відшкодування збитків, понесених внаслідок арбітражних проваджень, ініційованих такими інвесторами. Це створює безпрецедентну ситуацію, коли публічне право санкцій безпосередньо впливає на арбітражний процес.

Паралельно з санкційною проблематикою стрімко розвивається правове регулювання морських автономних надводних суден (Maritime Autonomous Surface Ships – MASS).

Ключовим питанням є застосування концепції «реального зв'язку» між державою прапора та судном, передбаченої статтею 91 UNCLOS. Якщо центр дистанційного керування (Remote Operations Centre – ROC) знаходиться в іншій країні, ніж держава прапора, чи зберігається «ефективна юрисдикція та контроль» у розумінні статті 94 UNCLOS? MASS є проривною інновацією в

морських технологіях, але їхнє розгортання створює значні правові виклики у сфері міжнародного морського права [74].

ІМО розпочала системну роботу над правовим забезпеченням морських автономних надводних суден у 2017 році. Однак коріння цієї проблематики сягає значно глибше: ще в 1967 році Комітет з безпеки на морі (MSC) опублікував Циркуляр 37 «Автоматизація на суднах», за яким послідували Циркуляри 55 (1968), 66 (1969) та 78 (1970), що заклали концептуальні основи для інтеграції автоматизації у морське судноплавство.

Поштовхом до активізації роботи стали технологічні прориви 2010-х років: розвиток штучного інтелекту, сенсорних технологій, супутникового зв'язку та систем автоматичної навігації. Країни-піонери – Норвегія, Фінляндія, Японія, Південна Корея та Велика Британія – розпочали експериментальні проекти автономних суден, що продемонструвало нагальну потребу в міжнародному регуляторному фреймворку.

На 98-й сесії MSC у 2017 році було прийнято рішення про проведення Регуляторного дослідження (RSE) для виявлення потенційних проблем із застосуванням існуючих інструментів ІМО до MASS. ІМО розробила класифікацію MASS за чотирма ступенями автономії, яка стала основою для подальшої роботи [74]:

Ступінь 1 – Судно з автоматизованими процесами та підтримкою прийняття рішень: моряки перебувають на борту для управління та контролю судовими системами; деякі операції можуть бути автоматизовані та часом здійснюватися без нагляду, але моряки готові взяти на себе контроль.

Ступінь 2 – Дистанційно кероване судно з моряками на борту: судно контролюється та управляється з іншого місця; моряки доступні на борту для взяття контролю та управління судовими системами та функціями.

Ступінь 3 – Дистанційно кероване судно без моряків на борту: судно контролюється та управляється з іншого місця; моряки відсутні на борту.

Ступінь 4 – Повністю автономне судно: операційна система судна здатна самостійно приймати рішення та визначати дії.

Конвенція ООН з морського права 1982 року не розглядалася як частина RSE LEG, оскільки не є конвенцією ІМО. Однак MASS повинні функціонувати в правових рамках UNCLOS, і тому UNCLOS необхідно враховувати. Як зазначив представник Відділу ООН з морських справ та морського права (UN DOALOS), залишається в компетенції держав – учасниць UNCLOS тлумачити її положення [74].

Ключові питання включають: чи кваліфікуються MASS як «судно» за UNCLOS (UNCLOS не дає визначення «судна» і використовує терміни «ship» та «vessel» взаємозамінно); чи може держава прапора здійснювати ефективну юрисдикцію та контроль над MASS, особливо якщо центр дистанційного керування (ROC) знаходиться за межами її територіальної юрисдикції; чи зберігається «реальний зв'язок» (genuine link) між державою прапора та MASS у розумінні статті 91 UNCLOS.

Стаття 94 UNCLOS вимагає від держави прапора «взяти на себе юрисдикцію згідно з внутрішнім правом над кожним судном, що несе її прапор, та його капітаном, офіцерами та екіпажем». Це може тлумачитися як вимога функціональної відповідальності, а не фізичної присутності. Капітан міг би бути дистанційним оператором на березі, а екіпаж – технічною командою, відповідальною за обслуговування та експлуатацію судна.

Робота ІМО над Кодексом MASS є безпрецедентною спробою регулювання технології, яка ще повністю не реалізована в комерційному масштабі. На відміну від традиційного підходу ІМО – регулювання вже існуючих практик на основі досвіду та аварій – Кодекс MASS розробляється проактивно, випереджаючи широке впровадження технології.

Таким чином, сучасне міжнародне приватне морське право перебуває на етапі глибокої трансформації. Взаємодія приватноправових колізійних норм із публічно-правовими санкційними режимами створює нову ієрархію норм, де національні та наднаціональні публічні інтереси все частіше превалюють над автономією волі сторін. Водночас технологічний прогрес у вигляді автономних суден вимагає фундаментального переосмислення базових

концепцій морського права – від «справжнього зв'язку» держави прапора до деліктної відповідальності. Ці виклики потребують координованої відповіді на рівні ІМО, ЄС та національних законодавців, включаючи Україну.

ВИСНОВКИ

У результаті проведеного дослідження сформульовано такі висновки та пропозиції.

1. Колізійний та матеріально-правовий методи регулювання у міжнародному приватному морському праві не конкурують, а взаємодоповнюють один одного. Матеріально-правовий метод, реалізований через уніфіковані норми міжнародних конвенцій, забезпечує передбачуваність та однаковість регулювання у межах своєї сфери дії. Водночас значна частина морських відносин (фрахтування, морське страхування, окремі питання зіткнення суден, загальна аварія) залишається поза конвенційним регулюванням, що актуалізує роль колізійного методу як «другого ешелону» правового регулювання.

2. Колізійна прив'язка як центральний елемент колізійної норми міжнародного приватного права виконує функцію «вказівника» правової системи, що підлягає застосуванню. Колізійні прив'язки виконують селективну функцію (забезпечення застосування найбільш придатного права), координаційну функцію (запобігання позитивним і негативним колізіям юрисдикцій), захисну функцію (через інститут публічного порядку та імперативних норм) та адаптивну функцію (врахування специфіки морського транспорту).

3. Міжнародне торговельне мореплавство характеризується використанням широкого арсеналу спеціалізованих колізійних прив'язок, серед яких особливе значення мають: закон прапора судна (*lex flagi / lex banderae*) – для статусу судна, внутрішнього розпорядку на борту, трудових відносин екіпажу; закон порту (*lex portus*) – для портових операцій; автономія волі сторін (*lex voluntatis*) – як домінуюча прив'язка для комерційних морських договорів; закон місця заподіяння шкоди (*lex loci damni*) – для деліктних зобов'язань.

4. Основні проблеми застосування колізійних норм у міжнародному торговельному мореплаванні: множинність і конкуренція колізійних прив'язок

у межах одних правовідносин; феномен «зручних прапорів» та послаблення реального зв'язку між судном і державою прапора; конфлікт між автономією волі сторін та імперативними нормами міжнародних конвенцій; застосування колізійних норм до деліктів у відкритому морі; вплив цифрових технологій (електронні коносаменти, смарт-контракти) на традиційні прив'язки.

5. На основі порівняльно-правового аналізу законодавства України та ряду інших держав, а також права ЄС, можна побачити значну конвергенцію підходів щодо застосування закону прапора (*lex banderae*) для визначення права, що застосовується до речових прав на судно, та диференційованої системи колізійних прив'язок при зіткненні суден. Водночас існують розбіжності у субсидіарних прив'язках для договірних зобов'язань. Це може бути закон сторони договору (право перевізника), право держави найтіснішого зв'язку з відносинами або право порту призначення.

6. Автономія волі сторін (*lex voluntatis*) є домінуючою диспозитивною колізійною прив'язкою для комерційних морських договорів. Аналіз стандартних проформ ВІМСО підтверджує практичну реалізацію цього принципу через застереження про вибір права та арбітражу. Водночас автономія волі обмежується імперативними нормами міжнародних конвенцій (застереження парамаунт) та надімперативними нормами національного права.

7. Санкційні режими 2022–2025 років (ЄС, США, Великої Британії) суттєво трансформували взаємодію публічно-правових обмежень із приватноправовими колізійними нормами. Запроваджено механізм екстратериторіального застосування санкцій через «клаузулу про заборону реекспорту до Росії», створено список суден, яким заборонено надання послуг, криміналізовано порушення санкцій.

8. Визначено тенденції до гармонізації колізійних норм у міжнародному торговельному мореплаванні. Так, Міжнародним морським комітетом прийнято 25 універсальних принципів морського права, включаючи принципи застосування колізійних норм; UNCITRAL розроблено проєкт конвенції про

оборотні вантажні документи, що полегшить застосування колізійної прив'язки до місця укладання договору; триває підготовка ІМО Кодексу MASS для автономних суден, що має розв'язати проблему застосування закону держави прапора.

9. Також доцільною вбачається актуалізація національного законодавства України. Зокрема, пропонується:

– внести зміни до Закону України «Про міжнародне приватне право» з метою гармонізації з положеннями Регламентів Рим I та Рим II в частині колізійних прив'язок для договірних та позадоговірних зобов'язань;

– уточнити формулювання статті 278 КТМ України щодо визначення застосовного права при розподілі загальної аварії шляхом заміни прив'язки «право порту закінчення рейсу» на «право місця розподілу загальної аварії»;

– передбачити спеціальні колізійні норми для морських автономних надводних суден (MASS) з урахуванням розробок ІМО;

– імплементувати положення щодо електронних коносаментів та цифрових документів з урахуванням ініціатив UNCITRAL.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Грамацький Е. М. Принципи міжнародного приватного права: загальні положення. *Часопис Київського університету права*. 2019. №1. С. 116-120.
2. Даниленко Д. В. Колізійний метод в міжнародному приватному праві. *Наукові записки*. Серія: Право. 2019. Вип. 6. С. 135-139.
3. Іванова М. І., Потапенко Є. О. Колізійні норми міжнародного приватного права при застосуванні іноземного права. *Журнал східноєвропейського права*. 2019. № 69. С. 13-19. <https://doi.org/10.5281/zenodo.3554987>
4. Ковбаснюк О. Р. Правова доктрина Савіньї: метод вибору права у порівнянні з іншими правовими теоріями. *Українське суспільство в умовах воєнного стану: сучасні виклики та напрямки розвитку*: матеріали Всеукр. наук. конф. молодих вчених (м. Одеса, 6 червня 2022 р.). Одеса : Фенікс, 2022. С. 88-91.
5. Кодекс торговельного мореплавства України : Закон України від 23.05.1995 № 176/95-ВР. *Відомості Верховної Ради України*. 1995. № 28. Ст. 204. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/176/95-вр#Text> (дата звернення: 03.12.2025).
6. Конвенція Організації Об'єднаних Націй з морського права від 10.12.1982 року. URL: <https://ips.ligazakon.net/document/MU82K23R> (дата звернення: 03.12.2025).
7. Лисенко А. А. Колізійні норми: проблеми застосування. *Сучасні тенденції розвитку приватно-правових відносин в умовах євроінтеграційних процесів*: матеріали II Всеукр. наук.-практ. конф. (м. Дніпро, 16 листоп. 2023 р.). Дніпро : Дніпроп. держ. ун-т внутр. справ, 2024. С. 145-147.
8. Міжнародна конвенція про уніфікацію деяких правил про коносамент 1924 року. URL: <http://singlewindow.org/docs/120?lang=ukr> (дата звернення: 03.12.2025).

9. Міжнародна конвенція про уніфікацію деяких правил стосовно цивільної юрисдикції у справах про зіткнення суден 1952 року. URL: <https://ips.ligazakon.net/document/MU52006> (дата звернення: 11.12.2025).
10. Міжнародне приватне право: навч. посібник / за заг. ред. Резворович К. Р. Дніпро: Дніпров. держ. ун-т внутр. справ, 2024. 92 с.
11. Покачалова А. Визначення застосовного права до забезпечувальних правочинів в міжнародному приватному праві. *Юридична Україна*. 2011. № 8. С. 66-72.
12. Постанова Верховного Суду від 15.03.2021 у справі № 904/2104/19. URL: <https://verdictum.ligazakon.net/document/90802057> (дата звернення: 11.12.2025).
13. Про міжнародне приватне право: Закон України від 23 червня 2005 р. № 2709-IV. Відомості Верховної Ради України. 2005. № 32. Ст. 422. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2709-15#Text> (дата звернення: 11.12.2025).
14. Руденко О.В., Маник А.З. Поняття колізійної проблеми в міжнародному приватному праві та основні способи її вирішення. *Науковий вісник Ужгородського національного університету*. Серія: Право. 2025. Том 1 № 87. С. 259-264.
15. Стрельцова Є. Д. Міжнародне приватне морське право України: сучасний стан системи колізійних норм. *Право України*. 2020. № 6. С. 95–110. DOI: 10.33498/louu-2020-06-095. <https://doi.org/10.33498/louu-2020-06-095>
16. Цивільне законодавство України в умовах адаптації до приватного права ЄС: навчальний посібник / [авт. кол.]; за заг. ред. Є. О. Харитонова, К. Г. Некіт. Одеса : Юридична література, 2017. 308 с.
17. Чепис О. І., Лазорик Є.В. Колізійне регулювання сімейних правовідносин у міжнародному приватному праві: шляхи подолання конфлікту кваліфікацій. *Науковий вісник Ужгородського Національного університету* : серія: Право. 2017. Вип. 42. С.98-103.

18. Alsaden M. Foreign Law in Federal Trial Courts. Boston University *International Law Journal*. 2023. URL: <https://www.bu.edu/ilj/files/2023/11/Alsaden.pdf> (дата звернення: 11.12.2025).
19. American Eagle Fishing LLC v Ship 'Koorale' [2020] NZHC 1935. High Court of New Zealand. URL: <https://www.nzlii.org/nz/cases/NZHC/2020/1935.html> (дата звернення: 11.12.2025).
20. Amin Rasheed Shipping Corporation v. Kuwait Insurance Company [1984] AC 50. URL: <https://vlex.co.uk/vid/amin-rasheed-shipping-corporation-792641865> (дата звернення: 11.12.2025).
21. Ashykhmin I. M. The Forum Shopping Doctrine and Its Application in International Investment Disputes. *Правові та інституційні механізми забезпечення розвитку держави та права в умовах євроінтеграції* : матеріали міжнар. наук.-практ. конф. Одеса : НУ «ОЮА», 2019. С. 72-75.
22. Vaughen S. Shipping Law. 8th ed. London : Routledge, 2023. 512 p. URL: <https://dokumen.pub/shipping-law-8nbsped-103224626x-9781032246260.html> (дата звернення: 11.12.2025).
23. BIMCO BALTIME 1939 (as revised 2001) Time Charter Party. URL: <https://www.bimco.org/contractual-affairs/bimco-contracts/contracts/baltime-1939-as-revised-2001/> (дата звернення: 11.12.2025).
24. BIMCO CONGENBILL 2022 Bill of Lading. URL: <https://www.bimco.org/contractual-affairs/bimco-contracts/contracts/congenbill-2022/> (дата звернення: 11.12.2025).
25. BIMCO GENCON 2022 Charter Party. URL: <https://www.bimco.org/contractual-affairs/bimco-contracts/contracts/gencon-2022/> (дата звернення: 11.12.2025).
26. BIMCO Law and Arbitration Clause 2020 (Hong Kong). URL: <https://www.bimco.org/contractual-affairs/bimco-clauses/current-clauses/law-and-arbitration-clause-2020-hong-kong/> (дата звернення: 11.12.2025).

27. BIMCO Law and Arbitration Clause 2020 (London). URL: <https://www.bimco.org/contractual-affairs/bimco-clauses/current-clauses/law-and-arbitration-clause-2020-london/> (дата звернення: 11.12.2025).
28. BIMCO Law and Arbitration Clause 2020 (New York). URL: <https://www.bimco.org/contractual-affairs/bimco-clauses/current-clauses/law-and-arbitration-clause-2020-new-york/> (дата звернення: 11.12.2025).
29. BIMCO Law and Arbitration Clause 2020 (Singapore). URL: <https://www.bimco.org/contractual-affairs/bimco-clauses/current-clauses/law-and-arbitration-clause-2020-singapore/> (дата звернення: 11.12.2025).
30. BIMCO NYPE 2015 Time Charter Party. URL: <https://www.bimco.org/contractual-affairs/bimco-contracts/contracts/nype-2015/> (дата звернення: 11.12.2025).
31. Caresse Navigation Ltd v Office National de L'Electricite and others (The Channel Ranger) [2014] 1 Lloyd's Rep 337. URL: <https://cmlcmidatabase.org/caresse-navigation-ltd-v-office-national-de-l'electricite-channel-ranger> (дата звернення: 11.12.2025).
32. Carriage of Goods by Sea Act 1971 (UK). URL: <https://www.legislation.gov.uk/ukpga/1971/19> (дата звернення: 11.12.2025).
33. Comité Maritime International: Berlingieri Lecture 2025. URL: <https://comitemaritime.org/Berlingieri-Lectu/> (дата звернення: 11.12.2025).
34. Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims (LLMC), 1976 (as amended 1996 Protocol). London : IMO, 2015. 45 p. URL: [https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/Convention-on-Limitation-of-Liability-for-Maritime-Claims-\(LLMC\).aspx](https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/Convention-on-Limitation-of-Liability-for-Maritime-Claims-(LLMC).aspx) (дата звернення: 03.12.2025).
35. Desgagnés Transport Inc. v. Wärtsilä Canada Inc. Supreme Court of Canada, 2019. URL: <https://decisions.scc-csc.ca/scc-csc/scc-csc/en/item/18040/index.do> (дата звернення: 11.12.2025).
36. Dicey, Morris & Collins on the Conflict of Laws. URL: <https://archive.org/details/diceymorriscolli0000coll/mode/2up> (дата звернення: 11.12.2025).

37. Electronic Transactions Act 2021 (Singapore). URL: <https://sso.agc.gov.sg/Acts-Supp/5-2021> (дата звернення: 11.12.2025).

38. Great Lakes Insurance SE v. Raiders Retreat Realty Co., 601 U.S. ____ (2024). Supreme Court of the United States. URL: <https://supreme.justia.com/cases/federal/us/601/22-500/> (дата звернення: 11.12.2025).

39. Hague Principles on Choice of Law in International Commercial Contracts 2015. URL: <https://www.hcch.net/en/instruments/conventions/full-text/?cid=135> (дата звернення: 11.12.2025).

40. Harpag-Lloyd AG v Skyros Maritime (2024). English Commercial Court. URL: <https://www.twentyessex.com/commercial-court-clarifies-law-of-damages-for-late-redelivery-of-vessel/> (дата звернення: 11.12.2025).

41. Hook M., Wass P. Conflict of Laws in New Zealand. Wellington: LexisNexis, 2020. 856 p. URL: <https://www.otago.ac.nz/conflicts> (дата звернення: 11.12.2025).

42. IMO FAL.5/Circ.42/Rev.4 Guidelines on the implementation of the single window concept. URL: <https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/OurWork/Facilitation/Documents/FAL.5-Circ.42-Rev.4.pdf> (дата звернення: 11.12.2025).

43. IMO III 11: Finalized Guidance on Remote Surveys, Audits and Verifications. DNV News, 2025. URL: <https://www.dnv.com/news/2025/imo-iii-11-finalized-guidance-on-remote-surveys-audits-and-verifications/> (дата звернення: 11.12.2025).

44. IMO Net-Zero Framework: Frequently Asked Questions. URL: <https://www.imo.org/en/mediacentre/hottopics/pages/faqs-the-imo-net-zero-framework.aspx> (дата звернення: 11.12.2025).

45. Institute Cargo Clauses (A) 2009. URL: <https://www.if-insurance.com/globalassets/industrial/files/marine-cargo/institute-clauses/institute-cargo-clauses-a-2009.pdf> (дата звернення: 11.12.2025).

46. Lauritzen v. Larsen, 345 U.S. 571 (1953). Supreme Court of the United States. URL: <https://supreme.justia.com/cases/federal/us/345/571/> (дата звернення: 11.12.2025).

47. M/S Bremen v. Zapata Off-Shore Co., 407 U.S. 1 (1972). Supreme Court of the United States. URL: <https://supreme.justia.com/cases/federal/us/407/1/> (дата звернення: 11.12.2025).

48. M/V Ernest Hemingway collision case (2015). URL: <https://www.scribd.com/document/791271587/Criminal-jurisdiction-for-ship-collision-and-marine-pollution-in-high-seas-Focused-on-the-2015-judgement-on-M-V-Ernest-Hemingway-case-3> (дата звернення: 11.12.2025).

49. Marine Insurance Act 1906 (UK). URL: <https://www.legislation.gov.uk/ukpga/Edw7/6/41> (дата звернення: 11.12.2025).

50. Maritime Code of the People's Republic of China 1992. URL: <http://politics.people.com.cn/BIG5/n1/2025/1029/c1001-40591659.html> (дата звернення: 11.12.2025).

51. McParland M. The Rome I Regulation on the Law Applicable to Contractual Obligations. Oxford: Oxford University Press, 2015. 890 p. <https://doi.org/10.1093/law/9780199654635.001.0001>

52. Miramar Maritime Corporation v. Holborn Oil Trading Ltd. (The Miramar) [1984] AC 676. URL: <https://www.ilaw.com/ilaw/doc/view.htm?id=148254> (дата звернення: 11.12.2025).

53. Moravcová D. Overriding Mandatory Rules in EU Private International Law: Some Doubts and Tentative Answers from the Perspective of the Slovak Private International Law System. *Bratislava Law Review*. 2024. Vol. 8. No. 2. P. 111-130. <https://doi.org/10.46282/blr.2024.8.2.865>

54. Myburgh P. Arresting the Right Ship: Procedural Theory, the in Personam Link and Conflict of Laws. *Jurisdiction and Forum Selection in International Maritime Law: Essays in Honor of Robert Force* / ed. M. Davies. The Hague : Kluwer Law International, 2005. P. 283–320. <https://ssrn.com/abstract=2446811>

55. Owners of the Cargo on Board the *Morviken* v Owners of the *Hollandia* [1983] 1 AC 565. URL: <https://cmlcmidatabase.org/owners-cargo-board-morviken-v-owners-hollandia> (дата звернення: 11.12.2025).

56. Regulation (EC) No 593/2008 of the European Parliament and of the Council of 17 June 2008 on the law applicable to contractual obligations (Rome I). OJ L 177, 4.7.2008. P. 6–16. URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:32008R0593> (дата звернення: 03.12.2025)

57. Regulation (EC) No 864/2007 of the European Parliament and of the Council of 11 July 2007 on the law applicable to non-contractual obligations (Rome II). OJ L 199, 31.07.2007. P. 40–49. URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:32007R0864> (дата звернення: 03.12.2025).

58. Regulation (EU) No 1177/2010 of the European Parliament and of the Council of 24 November 2010 concerning the rights of passengers when travelling by sea and inland waterway. URL: <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2010/1177/oj/eng> (дата звернення: 11.12.2025).

59. SHELLTIME 4 Time Charter Party (2003). URL: https://www.sec.gov/Archives/edgar/data/1592910/000104746914007859/a222105bzex-10_4.htm (дата звернення: 11.12.2025).

60. Skenderi B. Article 5 of Rome I Regulation and Maritime Transport: A Critical Analysis. *Lex Portus*. 2023. № 4. P. 78-95. <https://doi.org/10.26886/2524-101X.9.2.2023.1>

61. *Spiliada Maritime Corp v Cansulex Ltd* [1987] AC 460. URL: <https://www.i-law.com/ilaw/doc/view.htm?id=150648> (дата звернення: 11.12.2025).

62. *Star Axe I LLC v Royal and Sun Alliance Luxembourg SA and Others (The Star Antares)* [2023] EWHC 2784 (Comm). URL: <https://7kbw.co.uk/star-axe-i-llc-v-royal-and-sun-alliance-luxembourg-s-a-others-the-star-antares-2023-ewhc-2784-comm/> (дата звернення: 11.12.2025).

63. Sturley M.F. Centenary of The Hague Rules: Their Impact and Legacy. *Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly*. 2024. № 1. P. 1-45. URL:

<https://comitemaritime.org/wp-content/uploads/2024/12/2024-LMCLQ-565-Hague-Rules-centenary.pdf>

64. Sunstar, Inc. v. Alberto-Culver Co. (7th Cir. 2009). URL: <https://www.findlaw.com/legalblogs/seventh-circuit/sunstar-inc-v-alberto-culver-co-no-07-3288/> (дата звернення: 11.12.2025).

65. Tettenborn A. English Conflicts Law at Sea: Reassessing Traditions. *Journal of Private International Law*. 2025. Vol. 21. № 1. P. 23-58. <https://doi.org/10.1080/17441048.2025.2524917>

66. The Assunzione [1954] 1 Lloyd's Rep 382. URL: <https://www.ilaw.com/ilaw/doc/view.htm?id=145110> (дата звернення: 11.12.2025).

67. The Chartered Mercantile Bank of India v Netherlands India SN Co (The Johann Friederich) [1883] 10 QBD 521. URL: <https://vlex.co.uk/vid/the-johann-friederich-804030721> (дата звернення: 11.12.2025).

68. The CMI Lex Maritima 2025 – The Tokyo Principles of Maritime Law. URL: <https://comitemaritime.org/wp-content/uploads/2018/05/The-CMI-Lex-Maritima-2025-The-Tokyo-Principles-of-Maritime-Law-final.pdf> (дата звернення: 11.12.2025).

69. UNCITRAL Draft Convention on Negotiable Cargo Documents: Report A/CN.9/1214. URL: <https://docs.un.org/en/A/CN.9/1214> (дата звернення: 11.12.2025).

70. United Nations Commission on International Trade Law (UNCITRAL): офіційний веб-сайт. URL: <https://uncitral.un.org/ru/commission> (дата звернення: 11.12.2025).

71. United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea (Rotterdam Rules), 2008. New York : UNCITRAL, 2009. 89 p. URL: https://uncitral.un.org/sites/uncitral.un.org/files/media-documents/uncitral/en/rotterdam_rules_e.pdf (дата звернення: 03.12.2025).

72. Vita Food Products Inc v Unus Shipping Co Ltd [1939] AC 277. URL: <https://www.uniset.ca/other/cs3/1939AC277.html> (дата звернення: 11.12.2025).

73. von Ziegler A. From Hague to Rotterdam: Evolution of Cargo Liability Conventions. *CMI Colloquium/* Gothenburg. 2024. URL: <https://www.europeantransportlaw.com/wp-content/uploads/2025/01/Table-of-Contents.pdf>

74. What is MASS Code: Automation in Maritime Shipping by 2030. Marine Public, 2025. URL: <https://www.marinepublic.com/blogs/hse/877179-what-is-mass-code-automation-maritime-shipping-by-2030> (дата звернення: 11.12.2025).

75. YANG Shuying v. British Carnival Cruise. Shanghai Maritime Court. URL: <https://cmlcmidatabase.org/yang-v-carnival-uk-plc> (дата звернення: 11.12.2025).