

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

Кафедра морського права

Іорданова Вероніка Вікторівна

УДК 341.9:347.795.4

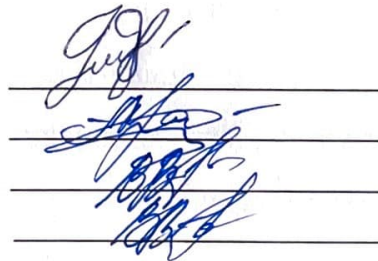
**УНІФІКАЦІЯ МІЖНАРОДНИХ НОРМ ЩОДО РЕГУЛЮВАННЯ
ВІДНОСИН ПЕРЕВЕЗЕННЯ ПАСАЖИРІВ ВОДНИМ ТРАНСПОРТОМ**

Дипломна робота магістра

Науковий керівник,
к.ю.н., доцент
Олександра КРАСНІКОВА

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

Здобувач
Науковий керівник
Завідувач кафедри
Нормоконтроль



м. Одеса – 2025 р.

АНОТАЦІЯ

Іорданова В. В. Уніфікація міжнародних норм щодо регулювання відносин перевезення пасажирів водним транспортом. Кваліфікаційна дипломна робота магістра спеціальності 081 “Право”, освітньо-професійна програма “Морське право”. Національний університет “Одеська морська академія”, Одеса, 2025.

У дипломній роботі досліджено теоретичні та методологічні засади уніфікації міжнародних норм у сфері перевезення пасажирів водним транспортом, розкрито поняття та значення уніфікації як інструменту гармонізації міжнародних та національних правових систем. Проаналізовано історичний розвиток морського права та процес формування універсальних і регіональних механізмів уніфікації; охарактеризовано ключові поняття морських пасажирських перевезень, їх види та основні класифікаційні ознаки, а також виявлено особливості правового статусу основних і допоміжних суб’єктів відповідних правовідносин. Здійснено узагальнення фундаментальних підходів до розуміння правової природи договору морського перевезення пасажирів та його місця в системі міжнародного транспортного права.

Проаналізовано міжнародно-правову базу регулювання перевезення пасажирів морським транспортом, включно з історично значущими конвенціями та сучасними універсальними актами. Розкрито зміст і правову природу Афіньської конвенції 1974 року, Протоколу 2002 року, а також норм SOLAS і положень UNCLOS. Охарактеризовано внесок міжнародних організацій (ІМО, ООН, ЄС) у процес створення уніфікованих стандартів безпеки та відповідальності перевізників. Особливу увагу приділено аналізу взаємодії міжнародних норм із національними законодавствами, виявлено проблеми імплементації міжнародних стандартів у різних державах та різнорівневість їх практичного застосування. Здійснено порівняльну оцінку підходів до правового регулювання відповідальності перевізника та гарантій прав пасажирів на міжнародному рівні.

Досліджено правозастосовну практику у сфері перевезення пасажирів водним транспортом, проаналізовано реальні механізми реалізації положень Афіньської конвенції та Протоколу 2002 року у різних країнах світу. Виявлено тенденції і проблемні аспекти застосування уніфікованих норм, зокрема питання страхування відповідальності перевізників, лімітів компенсації та процедур звернення до суду або страховика. Здійснено порівняльний аналіз імплементації уніфікованих норм у законодавствах окремих держав, визначено фактори, що впливають на ефективність застосування міжнародних стандартів.

Ключові слова: міжнародні норми, уніфікація, пасажирські перевезення, водний транспорт, міжнародні організації, правозастосовна практика.

ABSTRACT

Iordanova V .V.Unification of International Standards on the Regulation of Passenger Transportation by Water Transport. Master's thesis in the field of study 081 'Law', educational and professional programme "Maritime Law". National University 'Odessa Maritime Academy', Odesa, 2025.

The thesis examines the theoretical and methodological foundations of the unification of international norms in the field of passenger transportation by water transport, revealing the concept and significance of unification as a tool for harmonizing international and national legal systems. The historical development of maritime law and the formation of universal and regional mechanisms of unification are analyzed; the key concepts of maritime passenger transportation, their types, and main classification features are characterized, as well as the specific legal status of primary and auxiliary subjects of the corresponding legal relations is identified. A generalization of fundamental approaches to understanding the legal nature of the contract of maritime passenger carriage and its place within the system of international transport law has been carried out.

The international legal framework for regulating passenger transportation by

sea is analyzed, including historically significant conventions and modern universal instruments. The content and legal nature of the Athens Convention of 1974, the 2002 Protocol, as well as the SOLAS provisions and the norms of UNCLOS, are revealed. The contribution of international organizations (IMO, UN, EU) to the creation of unified safety and carrier liability standards is characterized. Special attention is devoted to examining the interaction between international norms and national legislation, identifying problems of implementing international standards in different countries and the varying degrees of their practical application. A comparative assessment of approaches to regulating carrier liability and ensuring passenger rights at the international level has been conducted.

The thesis investigates the law-enforcement practice in the field of passenger transportation by water transport and analyzes the actual mechanisms for implementing the provisions of the Athens Convention and the 2002 Protocol in various countries. Trends and problematic aspects of applying unified norms are identified, including issues of carrier liability insurance, compensation limits, and procedures for filing claims with courts or insurers. A comparative analysis of the implementation of unified norms in the legislation of individual states has been carried out, identifying factors influencing the effectiveness of applying international standards.

Keywords: international norms, unification, passenger transportation, water transport, international organizations, law-enforcement practice.

ЗМІСТ

ВСТУП.....	7
РОЗДІЛ 1. ЗАГАЛЬНІ ПОНЯТТЯ ТА СУТНІСТЬ ПРАВОВІДНОСИН	
З ПЕРЕВЕЗЕННЯ ПАСАЖИРІВ ВОДНИМ ТРАНСПОРТОМ	
1.1. Поняття та види пасажирських перевезень водним транспортом.....	13
1.2. Суб'єкти правовідносин у сфері перевезення пасажирів.....	17
РОЗДІЛ 2. ТЕОРЕТИЧНІ ЗАСАДИ ПРОЦЕСУ УСУНЕННЯ РОЗБІЖНОСТЕЙ	
У РЕГУЛЮВАННІ ПАСАЖИРСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ВОДНИМ	
ТРАНСПОРТОМ	
2.1. Уніфікація міжнародних норм та її правове забезпечення у сфері	
перевезення пасажирів водним транспортом.....	25
2.2. Роль міжнародних організацій у процесі уніфікації норм у сфері	
перевезення пасажирів водним транспортом.....	45
2.3. Взаємодія міжнародних та національних правових систем у сфері	
морських пасажирських перевезень.....	53
РОЗДІЛ 3. ПРАКТИКА ЗАСТОСУВАННЯ УНІФІКОВАНИХ	
МІЖНАРОДНИХ НОРМ ЩОДО ПЕРЕВЕЗЕННЯ ПАСАЖИРІВ ВОДНИМ	
ТРАНСПОРТОМ	
3.1. Порівняльний аналіз імплементації уніфікованих норм про перевезення	
пасажирів у законодавство різних держав.....	59
3.2. Правозастосовна практика у сфері пасажирських перевезень водним	
транспортом.....	65
ВИСНОВКИ.....	83
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ.....	89

ПЕРЕЛІК УМОВНИХ ПОЗНАЧЕНЬ

ITLOS – Міжнародний трибунал з морського права (International Tribunal for the Law of the Sea)

LLMC – Конвенція про обмеження відповідальності за морськими вимогами 1976 року (Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims)

SAR – Міжнародна конвенція про пошук і рятування на морі 1979 року (International Convention on Maritime Search and Rescue)

SDR – спеціальні права запозичення (Special Drawing Rights)

SOLAS – Міжнародна конвенція про охорону людського життя на морі 1974 року (International Convention for the Safety of Life at Sea)

UNCLOS-82 – Конвенція ООН з морського права 1982 року (United Nations Convention on the Law of the Sea of 1982)

АСЕАН – Асоціація держав Південно-Східної Азії

Афінська конвенція – Афінська конвенція про перевезення морем пасажирів та їх багажу 1974 року

ВЕЗ – виключна (морська) економічна зона

BIMCO – Балтійська і міжнародна морська рада (Baltic and International Maritime Council)

ЄСПЛ – Європейський Суд з прав людини

ІМО – Міжнародна морська організація (International Maritime Organization)

КТМУ – Кодекс торговельного мореплавства України, 1995 р.

Морська адміністрація – Державна служба морського та внутрішнього водного транспорту та судноплавства України

ООН – Організація Об'єднаних Націй

ОЧЕС – Організація Чорноморського економічного співробітництва

Протокол 2002 року – Протокол 2002 р. до Афінської конвенції про перевезення морем пасажирів та їх багажу 1974 року

СМІ – Міжнародний морський комітет (Comité Maritime International)

ЮНКТАД – Конференція ООН з торгівлі та розвитку

ЮНСІТРАЛ – Комісія ООН з права міжнародної торгівлі

ВСТУП

Актуальність дослідження. У сучасних умовах глобалізації та зростання міжнародної мобільності населення питання правового регулювання перевезення пасажирів водним транспортом набуває особливого значення. Активний розвиток міжнародних морських і річкових перевезень, розширення туристичних маршрутів та інтенсивність торговельних зв'язків між державами зумовлюють необхідність належного правового забезпечення безпеки, надійності та відповідальності перевізників. Водночас відсутність єдиних підходів до регулювання таких відносин ускладнює реалізацію прав пасажирів і створює потенційні конфлікти між нормами національного та міжнародного права.

Сучасна система міжнародно-правового регулювання перевезень пасажирів водним транспортом характеризується фрагментарністю. Існуючі міжнародні конвенції, зокрема Афінська конвенція 1974 року та протоколи до неї, не охоплюють у повному обсязі всі аспекти сучасних транспортних відносин. Це створює проблеми у сфері визначення меж відповідальності перевізника, порядку відшкодування шкоди, захисту споживчих прав пасажирів і взаємного визнання юридичних норм різними державами. Тому уніфікація таких норм виступає необхідною умовою формування стабільного та передбачуваного міжнародного правопорядку у сфері морських і річкових перевезень.

Також значну увагу викликає питання гармонізації положень міжнародного та національного законодавства держав-учасниць. Кожна держава, яка здійснює перевезення пасажирів водним транспортом, має власну нормативну базу, що часто відрізняється за підходами до регулювання прав і обов'язків сторін, процедур розгляду спорів та визначення юрисдикції. Відсутність уніфікованих стандартів породжує правову невизначеність, особливо в умовах транскордонних перевезень, коли судна та пасажирів підпадають під дію різних правових систем.

З огляду на зростання ролі водного транспорту у світовій економіці,

удосконалення міжнародного правового регулювання перевезень пасажирів є важливим напрямом розвитку транспортного права. Уніфікація норм дозволить підвищити рівень правового захисту пасажирів, забезпечити справедливий баланс інтересів між перевізниками та споживачами, а також сприятиме підвищенню конкурентоспроможності держав на міжнародному транспортному ринку.

Таким чином, дослідження питань уніфікації міжнародних норм у цій сфері має вагоме значення для формування ефективного та безпечного правового середовища у галузі водних перевезень.

Мета дослідження. Метою роботи є дослідження особливостей уніфікації міжнародних норм щодо регулювання відносин перевезення пасажирів водним транспортом.

Для досягнення поставленої необхідно вирішити такі основні **завдання:**

1. Розкрити поняття та сутність правовідносин з перевезення пасажирів водним транспортом, а також розкрити їхню правову природу.
2. Розглянути поняття уніфікації міжнародних норм пов'язаних з перевезення пасажирів водним транспортом.
3. Розкрити зміст взаємодії міжнародних та національних норм у сфері морських пасажирських перевезень.
4. Проаналізувати практику застосування уніфікованих міжнародних норм щодо перевезення пасажирів водним транспортом.
5. Провести порівняльний аналіз імплементації уніфікованих норм про перевезення пасажирів водним транспортом у законодавство різних держав.

Об'єктом дослідження є правовідносини, що виникають у процесі перевезення пасажирів водним транспортом у міжнародно-правовій сфері.

Предметом дослідження виступають уніфіковані міжнародно-правові норми та механізми їх реалізації, спрямовані на регулювання відносин перевезення пасажирів водним транспортом.

Методологічна основа дослідження. У роботі використано комплекс загальнонаукових та спеціальних методів пізнання, зокрема:

- діалектичний метод, який використано для аналізу процесу розвитку міжнародно-правового регулювання перевезення пасажирів водним транспортом, виявлення закономірностей формування уніфікованих норм;
- формально-юридичний метод, що був застосований для дослідження змісту міжнародно-правових актів, що регулюють перевезення пасажирів;
- порівняльно-правовий метод, який використано для зіставлення міжнародних і національних правових норм у сфері пасажирських перевезень водним транспортом, а також для аналізу імплементації уніфікованих норм у законодавство різних держав;
- системно-структурний метод, що застосований для визначення місця уніфікованих норм у системі міжнародного морського права та їх взаємодії з національними правовими системами;
- метод узагальнення практики, який використано для аналізу правозастосовної діяльності держав і міжнародних організацій у сфері перевезення пасажирів.

Аналіз джерел та літератури. Нормативну основу дослідження становить комплекс міжнародних, європейських та національних актів, які регулюють правовідносини у сфері перевезення пасажирів водним транспортом. До ключових джерел належать Конвенція ООН з морського права 1982 року, Афінівська конвенція 1974 року та Протокол 2002 року, Міжнародна конвенція з охорони людського життя на морі, а також Кодекс торговельного мореплавства України, Закон України «Про внутрішній водний транспорт» , Регламент (ЄС) № 1177/2010 про права пасажирів, Регламент (ЄС) № 392/2009 про відповідальність пасажирських перевізників морем у разі морських аварійних подій.

Теоретичною основою дослідження стали наукові праці вітчизняних науковців , а зокрема Є.Д. Стрельцової «Уніфікація як закономірна тенденція розвитку міжнародного приватного права: загальний огляд.», де розглядається уніфікація як одна із ключових тенденцій еволюції міжнародного приватного права, Ю.Ю. Пайда «Правове врегулювання у сфері внутрішнього водного

судноплавства України.», де досліджується нормативно-правові засади функціонування внутрішнього водного транспорту України, Д.В. Даниленко «Афінська конвенція про перевезення морем пасажирів та їх багажу 1974 року», який аналізує зміст і правове значення Афінської конвенції 1974 року, що встановлює мінімальні стандарти відповідальності морського перевізника перед пасажиром та за їхній багаж. А також були використані праці іноземних науковців, а саме Е.О. Peralta «New requirements and risk distribution for the liability of carriers of passengers by sea in the event of accidents under Regulation (EC) № 392/2009», який аналізує зміст та практичне значення Регламенту (ЄС) №392/2009, який імплементує положення Афінської конвенції, а також S. Lamont-Black Sea «Passenger Rights and the Implementation of the Athens Convention in the EU», де досліджуються особливості впровадження Афінської конвенції в правову систему Європейського Союзу.

Наукова новизна одержаних результатів. Доведено, що уніфікація міжнародних норм щодо перевезення пасажирів водним транспортом є комплексним процесом, який поєднує як регуляторні функції міжнародних організацій, так і механізми імплементації норм у національні правові системи, що забезпечує ефективне регулювання відносин у цій сфері. Удосконалено наукове тлумачення понять «пасажирські перевезення водним транспортом» та «уніфікація міжнародних норм», що дозволяє більш чітко визначати коло правових відносин, суб'єктів та їхні обов'язки. Основним безпосереднім об'єктом дослідження визначено практику застосування Афінської конвенції 1974 р. та Протоколу 2002 р. у різних країнах, що дало змогу виявити особливості імплементації уніфікованих норм у національне законодавство. Дістали подальшого розвитку положення щодо взаємодії міжнародного та національного права у сфері перевезення пасажирів водним транспортом, зокрема механізми гармонізації норм та запобігання правовим колізіям.

Практичне значення одержаних результатів. Викладені у роботі положення, висновки та пропозиції можуть бути використані: у науково-

дослідницькій сфері – як основа для подальшої теоретичної розробки питань про уніфікацію міжнародних норм та механізми регулювання правових відносин у сфері перевезення пасажирів водним транспортом; у правотворчості – як рекомендації для вдосконалення національного законодавства та імплементації міжнародних стандартів перевезення пасажирів, що сприятиме гармонізації норм на національному рівні; у правозастосовній діяльності – як практичний інструментарій для суб'єктів транспортної галузі, органів контролю та судових органів при вирішенні спорів, пов'язаних з перевезенням пасажирів водним транспортом, а також для розробки внутрішніх нормативних актів судноплавних компаній; у навчальному процесі – при викладанні дисциплін у сфері міжнародного транспортного права, морського та водного транспорту, підготовці підручників, навчальних посібників і методичних вказівок, а також у науково-дослідницькій роботі здобувачів освіти.

Апробація результатів дослідження. Основні положення та висновки магістерської роботи були оприлюднені на XV Всеукраїнській студентській науковій конференції «Сучасні проблеми морського транспорту та безпека мореплавства», опубліковані тези на тему «Еволюція міжнародного регулювання у сфері перевезення пасажирів водним транспортом».

Обґрунтування структури роботи. Дипломна робота складається зі вступу, трьох розділів, які об'єднують дев'ять підрозділів, висновків та списку використаних джерел.

У першому розділі «Загальні поняття та сутність правовідносин з перевезення пасажирів водним транспортом» визначені поняття та види пасажирських перевезень водним транспортом, розглянуті суб'єкти правовідносин у сфері перевезення пасажирів.

Другий розділ «Теоретичні засади процесу усунення розбіжностей у регулюванні пасажирських перевезень водним транспортом» присвячено міжнародно-правовим актам, що регулюють перевезення пасажирів водним транспортом, ролі міжнародних організацій у процесі уніфікації норм у сфері

перевезення пасажирів водним транспортом, а також взаємодії міжнародних та національних правових систем у сфері пасажирських перевезень.

У третьому розділі «Практика застосування уніфікованих міжнародних норм щодо перевезення пасажирів водним транспортом» проведена загальна характеристика правозастосовної практики у сфері перевезення пасажирів водним транспортом, проаналізована практика застосування Афінської конвенції про перевезення морем пасажирів та їх багажу 1974 року та Протоколу 2002 року, здійснений порівняльний аналіз імплементації уніфікованих норм про перевезення пасажирів у законодавство різних держав.

РОЗДІЛ 1

ЗАГАЛЬНІ ПОНЯТТЯ ТА СУТНІСТЬ ПРАВОВІДНОСИН З ПЕРЕВЕЗЕННЯ ПАСАЖИРІВ ВОДНИМ ТРАНСПОРТОМ

1.1. Поняття та види пасажирських перевезень водним транспортом

Перевезення пасажирів водним транспортом є невід’ємною частиною національної транспортної системи, завдяки якій люди здійснюють переміщення морськими та внутрішніми водними шляхами між декількома пунктами призначення з метою задоволення особистих, суспільних, економічних або туристичних потреб. Саме ці перевезення становлять окремий інститут галуззі права, який регулює транспортні відносини, які охоплюють як публічно-правові (безпека, дотримання стандартів, контроль з боку держави) так і приватно-правові складові (договірні відносини між перевізником та пасажиром).

В Україні основні поняття перевезення пасажирів водним транспортом визначає Кодекс торговельного мореплавства України. Кодекс визначає, що перевезення пасажирів є договором, згідно якого одна сторона, тобто перевізник, зобов’язується надати послуги з перевезення іншій стороні – пасажиру або третій особі до визначеного пункту, а пасажир має сплатити встановлену плату за перевезення [14]. Відповідно до статті 184 КТМУ, за договором морського перевезення пасажир перевізник зобов’язаний доставити пасажирів та його багаж до пункту призначення, а у випадку здачі багажу – відповідно перевезти і його до місця призначення та видати уповноваженій особі. У свою чергу пасажир зобов’язаний сплатити вартість проїзду, у випадку наявності багажу – за його перевезення. Закон України «Про внутрішній водний транспорт» формулює більш ширше визначення, пояснюючи пасажирські перевезення як перевезення людей суднами внутрішнього плавання відповідно до умов договору [30].

Відповідно до міжнародної термінології, «перевезення пасажирів» включає в себе додаткові опції, такі як перевезення багажу, надання

обслуговування під час подорожі, виконання зобов'язань щодо безпеки та відповідальності за життя та здоров'я пасажирів. [23, с. 151]

Афінська конвенція та Протокол 2002 року є основним міжнародним актом, який регулює правовідносини у сфері морських перевезень. Цей акт визначає відповідальність перевізників за шкоду, заподіяну життю або здоров'ю пасажирів, а також за втрату чи пошкодження багажу. Пасажиром, згідно зі статтею 1 Афінської конвенції, є будь-яка особа, яка перевозиться судном на підставі договору перевезення [2]. Ці положення відображають міжнародну тенденцію до уніфікації правового статусу пасажирів в морському праві.

Таким чином, пасажир у морському праві є учасником зобов'язальних правовідносин, які виникають із договору морського перевезення, статус якого визначається як внутрішньою, так і міжнародною законодавчою системою.

Перевезення морським судном охоплює процес перевезення пасажирів, його багажу або вантажу з одного місця до іншого за допомогою морського судна, яке здійснюється відповідно до договору. Афінська конвенція визначає межі транспорту. Згідно зі статтею 1 Конвенції, перевезення пасажирів охоплює час, коли пасажир знаходиться на борту судна, а також під час посадки або висадки, які відбуваються безпосередньо в порту. Таким чином, перевезення за змістом конвенції є процесом, за яким несе відповідальність перевізник, який чітко обмежений часом і простором [2].

У науковій літературі перевезення визначається як сукупність юридичних і фактичних дій, які виконує перевізник з метою переміщення особи або речей морським шляхом [44, с. 80]. З цієї причини «перевезення» слід розглядати не лише як фізичне переміщення, а й як складну правову конструкцію, яка включає відповідальність, терміни, систему квитків, умови безпеки та інші юридично важливі обставини.

У морському праві поняття «пасажир» і «перевезення» пов'язані функціонально та нормативно. Перевезення забезпечує переміщення пасажирів із дотриманням встановлених стандартів безпеки, якості та юридичної

відповідальності, а пасажир є центральною фігурою у правовідносинах, які виникають у зв'язку з перевезенням.

Семантично поняття пасажира є суб'єктивним, тоді як перевезення — процедурно-процесуальним. Перевізник здійснює перевезення не взагалі, а якоїсь конкретної особи — пасажира, і лише за наявності договору між ними можна говорити про правове значення перевезення у вузькому юридичному розумінні.

Таким чином, правова конструкція «перевезення пасажира» в морському праві об'єднує ці поняття в одну категорію з комплексним регулюванням, яке базується як на національних актах (КТМУ), так і на міжнародних договорах (Афінська конвенція), щоб забезпечити стабільність і прогнозованість у правовідносинах у сфері морських перевезень.

Морські перевезення пасажирів є складним явищем, яке характеризується різноманітністю правових форм, способів організації та цільового призначення, а також техніко-експлуатаційними особливостями. З цієї причини класифікація морських перевезень пасажирів має вирішальне значення як для наукового аналізу, так і для юридичної практики. Існує багато різних підходів у науково-правовій літературі до класифікації таких перевезень. Ці підходи залежать від правового режиму, організаційно-технічних характеристик і цільового призначення.

Якщо розглядати комерційні перевезення, то вони здійснюються на підставі договору морського перевезення пасажира відповідно до глави 3 КТМУ (статті 184–194). Такі перевезення мають майновий характер і є предметом цивільно-правових зобов'язань між перевізником та пасажиром.

Залежно від організації перевезення, виділяють такі форми:

- Регулярні (лінійні) перевезення — здійснюються за заздалегідь встановленим маршрутом, графіком і тарифом. Вони є предметом системної організації пасажирських перевезень, особливо у поромному сполученні (наприклад, поромні лінії між портами Чорного моря).
- Чартерні (рейсові) перевезення — виконуються за індивідуальним

замовленням, часто в рамках туристичних програм. Відповідно до договору фрахтування, судно може бути повністю або частково надане в користування пасажирській групі.

- Круїзні перевезення — передбачають подорож з туристичною або рекреаційною метою, при цьому порт прибуття може співпадати з портом відправлення. Такі перевезення поєднують транспортну та сервісну функції, а також мають специфічні правові умови страхування, відповідальності та медичного обслуговування пасажирів.[23, с.170]

У морському праві важливо розрізняти перевезення за географічною сферою:

- Внутрішні морські перевезення — виконуються між портами, розташованими в межах однієї держави (наприклад, внутрішні рейси в межах територіальних вод України). На них поширюється виключно національне законодавство.
- Міжнародні морські перевезення — здійснюються між портами різних держав або з перетином відкритого моря (високого моря). Регулюються як нормами внутрішнього законодавства, так і нормами міжнародного морського права (зокрема, Афіньською конвенцією та UNCLOS).

Ще одним класифікаційним критерієм виступає тривалість рейсу:

- Короткострокові перевезення (до 24 годин) — це, зокрема, рейси між близько розташованими портами, що мають переважно транзитний характер.
- Довгострокові перевезення (понад 24 години) — охоплюють як міжконтинентальні круїзи, так і океанічні перевезення. У таких випадках зростає роль питань безпеки, охорони здоров'я пасажирів та організації харчування й сервісу.[23, с.172]

Використання різних типів суден для перевезення пасажирів також є важливим критерієм класифікації:

- Пасажирські лайнери (лайнери загального призначення) — здатні перевозити сотні або тисячі пасажирів, призначені для регулярних

рейсів.

- Поромні судна — використовуються для коротких перевезень між близько розташованими портами, часто з перевезенням автотранспорту.
- Круїзні судна — спеціалізовані на організації відпочинку і розваг на борту, зазвичай мають багаторівневу інфраструктуру [83].

У багатьох міжнародних актах детально описано процедуру перевезення пасажирів, їх правовий статус і відповідальність перевізника. Пасажири мають численні права, гарантовані Афінською конвенцією, Протоколом 2002 року та Регламентом ЄС № 1177/2010, зокрема щодо компенсації у разі скасування поїздки, затримки або нещасного випадку [77]. Згідно з цими документами, перевізники також зобов'язані інформувати пасажирів про їхні права, забезпечувати доступність перевезень для осіб з обмеженими можливостями.

Внутрішні правила, такі як Наказ Міністерства інфраструктури України № 220 від 15 квітня 2022 року, регулюють перевезення пасажирів і багажу внутрішнім водним транспортом. Ці правила включають процедури посадки та висадки, реєстрацію пасажирів і забезпечення безпеки [32].

SOLAS встановлює технічні стандарти для навігації, сигналізації та аварійного устаткування для пасажирських суден, що робить її надзвичайно важливою з точки зору безпеки [60].

Таким чином, поняття пасажирських перевезень водним транспортом охоплює широкий спектр правовідносин, що виникають у зв'язку з переміщенням осіб по воді, включаючи як суто транспортну функцію, так і пов'язані з нею безпекові, інформаційні та юридичні обов'язки. Перевезення поділяються на категорії відповідно до юридичних, економічних, технічних і функціональних факторів, кожен із яких має відповідне законодавство.

1.2. Суб'єкти правовідносин у сфері перевезення пасажирів

Організація та виконання морських перевезень пасажирів передбачає взаємодію багатьох суб'єктів, кожен з яких виконує певну роль у процесі забезпечення безперервного та безпечного переміщення пасажирів.

Визначення та аналіз цих суб'єктів є критично важливими для розуміння структури правових відносин у сфері морського транспорту. Крім того, для правильного застосування національних і міжнародних стандартів морського права вони також необхідні.

Правовідносини, пов'язані з морським перевезенням пасажирів, складні та охоплюють різні сфери, включаючи договірне, адміністративне, транспортне та міжнародне публічне право. Перевізники та пасажирів є основними суб'єктами таких правовідносин, а також допоміжні організації, такі як портові адміністрації, морські агенти, страхові компанії, митні та прикордонні органи. Крім того, державні органи, які керують і контролюють морський транспорт, також відіграють важливу роль.

Розмежування прав, обов'язків і відповідальності кожного суб'єкта в цьому контексті є особливо важливим, оскільки від узгодженості їх дій залежить як безпека морських перевезень, так і ефективність виконання договірних зобов'язань. Дослідження правового статусу цих суб'єктів дозволяє створити комплексну модель правовідносин у сфері морських перевезень пасажирів. Це є необхідною передумовою для покращення законодавства в цій галузі.

Згідно з КТМУ, суб'єктами правовідносин з перевезення пасажирів є юридичні та фізичні особи, які укладають договори перевезення пасажирів водним транспортом, а також ті, чия діяльність пов'язана з організацією та забезпеченням безпеки такого перевезення. Основними з них є перевізник, пасажир, фрахтувальник судна (у разі чартерних перевезень) і державні органи, які відповідають за нагляд і безпеку.

У контексті морських перевезень, перевізник несе зобов'язання, що впливають як із КТМУ, так і з міжнародних актів, зокрема Афінської конвенції, що стосуються відповідальності перевізника за шкоду, заподіяну життю чи здоров'ю пасажирів. Ці міжнародні норми імплементовані в українське законодавство відповідно до Закону України «Про міжнародні договори» [34].

Перевізник, який на підставі договору зобов'язаний перевезти пасажир морським транспортом відповідно до встановлених умов і з дотриманням норм безпеки, є центральною стороною процесу морських перевезень пасажирів.

Відповідно до статті 184 КТМУ, перевізник повинен доставити пасажир до пункту призначення, а також доставити багаж до місця прибуття, якщо це необхідно [14]. Згідно з цією ж нормою, перевізником може бути власник судна або інша особа, яка має право транспортувати судно з метою перевезення.

Афінська конвенція визначає статус перевізника на міжнародному рівні. Стаття 1 Конвенції визначає перевізника як особу, з якою пасажир укладає договір перевезення, або будь-яку іншу особу, яка фактично виконує перевезення за дорученням першої [2]. Розширена інтерпретація дозволяє залучати до відповідальності не лише формального, але й реального виконавця перевезення.

Майнові, транспортні, договірні та деліктні обов'язки складають правовий статус перевізника. Зокрема, перевізник відповідає за наступне:

- забезпечення належного перевезення відповідно до умов договору;
- забезпечення безпеки пасажирів під час плавання;
- збереження та доставку багажу;
- компенсація загибелі чи травмування пасажирів внаслідок аварії судна [2].

Перевізники зазвичай розглядаються як професійні учасники договірних правовідносин. Вони працюють над ліцензуванням, дотриманням стандартів мореплавства та відповідністю вимогам до експлуатації суден [33, с.176]. При цьому принцип добросовісності у транспортних правовідносинах передбачає обов'язок перевізника інформувати пасажир про умови подорожі та потенційні ризики.

У сфері державного контролю перевізник повинен дотримуватися міжнародних стандартів безпеки судноплавства, особливо вимог SOLAS.

Таким чином, виконавець морських перевезень пасажирів виконує основні обов'язки та права, які визначають функціональну цілісність морських транспортних правовідносин. Його статус чітко регулюється як національним, так і міжнародним морським правом.

Пасажир — особа, яка користується послугами морського транспорту з метою переміщення на внутрішніх або міжнародних маршрутах — є основним суб'єктом правовідносин у сфері морських перевезень, поряд із перевізником. На основі договору морського перевезення пасажир, який міститься в проїзному документі (індивідуальному або колективному квитку), пасажир вступає в договірні відносини з перевізником.

Стаття 185 КТМУ визначає пасажиром як особу, яка перевозиться на підставі договору морського перевезення пасажиром і не є членом екіпажу судна [14]. Це положення чітко відокремлює пасажирів від екіпажу чи службових осіб.

Афінська конвенція визначає статус пасажирів в міжнародному морському праві. Стаття 1 цієї Конвенції визначає пасажиром як будь-яку особу, яка перевозиться судном згідно з договором перевезення або яка перебуває на борту судна з дозволу перевізника [2]. Особа вважається пасажиром з моменту посадки на судно до моменту остаточного сходження з судна.

Згідно з науковою літературою, пасажир у морському праві є як об'єктом перевезення, так і особою з певними правами та обов'язками [23]. Зокрема, пасажир має право:

- на безпечне перевезення у пункт призначення;
- на отримання достовірної інформації про умови перевезення;
- на відшкодування шкоди у разі травмування або загибелі з вини перевізника;
- на повернення вартості квитка у разі відмови від подорожі або з вини перевізника.

У той же час пасажир зобов'язаний дотримуватись правил поведінки на борту судна, виконувати законні розпорядження екіпажу та не створювати небезпеки для інших людей, судна чи майна.

У реальному житті правовий статус пасажирів тісно пов'язаний зі страхуванням і відповідальністю перевізника. Афіїнська конвенція встановлює, що перевізники відповідають перед пасажиром, якщо вони завдають тілесних ушкоджень або смерті пасажирів у результаті морського інциденту [2]. Пасажир має активну правову позицію в цих правовідносинах, оскільки він є процесуальною стороною у справах про відшкодування шкоди. Таким чином, пасажир у системі морських перевезень не просто користується транспортною послугою; він також є повним учасником договірних відносин, на яких поширюються як права, так і обов'язки, що визначають їхні взаємини з перевізником. Безпека, відповідальність, добросовісність і правова визначеність визначають його правовий статус.

Окрім основних суб'єктів — перевізника та пасажирів — у правовідносинах, що виникають у процесі морського перевезення пасажирів, беруть участь також численні допоміжні суб'єкти, які надають організаційну, технічну та правову підтримку перевезенню. Хоча ці суб'єкти не є сторонами договору морського перевезення у традиційному розумінні, їх участь є необхідною умовою виконання перевізником своїх зобов'язань, дотримання міжнародних стандартів і забезпечення належного функціонування морської транспортної інфраструктури.

Серед публічних суб'єктів, що беруть участь у правовідносинах у сфері морських перевезень пасажирів, провідну роль відіграє Міністерство розвитку громад, територій та інфраструктури України, яке реалізує державну політику у галузі водного транспорту. Його компетенція включає розробку та затвердження нормативно-правових актів, що регулюють порядок перевезення пасажирів і багажу, забезпечення безпеки на водному транспорті, а також координацію діяльності підпорядкованих органів та підприємств.

Зокрема, саме цим Міністерством затверджено Правила перевезення

пасажирів і багажу на внутрішньому водному транспорті, що встановлюють базові стандарти обслуговування пасажирів, порядок посадки, висадки, оформлення документів тощо [32].

Оперативне втілення державної транспортної політики забезпечується Морською адміністрацією, яка є спеціалізованим органом виконавчої влади. До її функцій належать державний контроль за безпекою судноплавства, ведення реєстрів суден, сертифікація перевізників, контроль за дотриманням стандартів морських перевезень, а також участь у розслідуванні надзвичайних подій на воді. Морська адміністрація також координує діяльність капітанів портів, яким надано делеговані повноваження з нагляду за безпекою морського руху та дотриманням умов перевезення пасажирів.

Системна взаємодія між Міністерством і Морською адміністрацією забезпечує комплексне регулювання відносин у сфері пасажирських перевезень, охоплюючи як стратегічні нормативно-правові аспекти, так і практичне впровадження технічних, безпекових та організаційних вимог.

Додатковим суб'єктом морських перевезень пасажирів є адміністрація порту. Портові адміністрації мають вирішальне значення для організації посадки та висадки пасажирів, безпеки на території порту, дотримання правил судноплавства та екологічних норм. Адміністрація морського порту відповідає за безпеку функціонування порту, забезпечення безпечного проходження суден і співпрацю з митними, прикордонними та іншими контролюючими органами відповідно до статті 15 Закону України «Про морські порти України» [35].

Морські агенти представляють інтереси судновласника або перевізника в портах. Вони підтримують зв'язок між перевізниками та портовими службами, підтримують підготовку документів, сприяють оформленню проїзних документів для пасажирів і організовують обслуговування судна в порту. За змістом морської агентської угоди агент несе відповідальність за правильне оформлення документів, що прямо впливає на те, чи є пасажирів законними на борту.

Ці державні органи забезпечують правовий контроль за переміщенням пасажирів через державний кордон, огляд багажу та контроль за дотриманням санітарних норм. Їхня участь є обов'язковою складовою міжнародних перевезень і підпорядковується як внутрішньому законодавству, так і нормам міжнародного права, зокрема Конвенції полегшення міжнародного морського судноплавства.

Страхові компанії захищають грошові інтереси як перевізника, так і пасажирів. Крім того, вона дозволяє пасажирів придбати особисті страхові поліси від нещасних випадків, втрати багажу. Незважаючи на те, що страхова компанія не бере участь у перевезенні в традиційному сенсі, вона виступає гарантом відшкодування шкоди, якщо виникне ризик.

Туристичні компанії виконують функцію посередника між перевізником і пасажирів під час круїзних або групових перевезень. Часто вони відповідають за планування поїздки, проживання на судні, харчування, екскурсійні програми та інші послуги. У багатьох випадках туристичне агентство виступає як відкритий агент перевізника, що має юридичні наслідки для укладення договору перевезення.

Таким чином, допоміжні компанії гарантують належне функціонування всієї системи морських пасажирських перевезень. Хоча їхня участь часто є другорядною або технічною, їхня роль у правовідносинах є важливою для забезпечення законності, безпеки та ефективності морського транспорту.

Значну роль у формуванні правил діяльності суб'єктів відіграють міжнародні інституції, зокрема ІМО – приймає ключові конвенції, серед яких SOLAS, SAR, Афінівська конвенція, Європейський Союз – формує обов'язкові регламенти щодо прав пасажирів та ООН, яка в рамках UNCLOS визначає загальні принципи свободи судноплавства.

На думку вченої Стрельцової Є, міжнародно-правові акти мають домінуючий вплив на формування зобов'язань перевізників і держав щодо забезпечення безпеки пасажирів, а також створення єдиного правового простору [40].

Договором перевезення регулюються юридичні зобов'язання між перевізником і пасажиром. При цьому важливими є положення щодо відповідальності перевізника (у разі смерті, каліцтва чи затримки), обмеження відповідальності (лише в межах, встановлених Афінської конвенцією) і дій у надзвичайних ситуаціях.

Як зазначає Ілюшина Т.В., обсяг відповідальності перевізника залежить від того, чи була шкода заподіяна з його вини, і чи вжито ним необхідних заходів безпеки [12]. Водночас, пасажир несе відповідальність за недотримання інструкцій екіпажу або порушення правил поведінки на судні.

Таким чином, морські перевезення пасажирів створюють багаторівневу систему взаємодій, у якій основну роль відіграють перевізник і пасажир як основні сторони договору перевезення. З іншого боку, робота допоміжних суб'єктів, таких як портові адміністрації, морські агенти, страхові компанії, прикордонні та митні органи, а також туристичні оператори, значною мірою впливає на ефективність і безпеку морських перевезень.

Необхідно чітко правове регулювання правового статусу, повноважень і відповідальності, оскільки кожен із цих суб'єктів виконує певні функції. Удосконалення механізмів правозастосування, підвищення безпеки судноплавства та забезпечення прав пасажирів як споживачів транспортних послуг залежить від належного розуміння ролі кожного учасника цих правовідносин.

РОЗДІЛ 2

ТЕОРЕТИЧНІ ЗАСАДИ ПРОЦЕСУ УСУНЕННЯ РОЗБІЖНОСТЕЙ У РЕГУЛЮВАННІ ПАСАЖИРСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ВОДНИМ ТРАНСПОРТОМ

2.1. Уніфікація міжнародних норм та її правове забезпечення у сфері перевезення пасажирів водним транспортом

У сучасному міжнародному праві одним із ключових інструментів забезпечення єдності правового регулювання у сфері міжнародних перевезень виступає уніфікація правових норм. Її сутність полягає у створенні та впровадженні єдиних правил, що замінюють або гармонізують різні національні правові системи у певній сфері суспільних відносин. На відміну від гармонізації, яка передбачає лише узгодження підходів, уніфікація спрямована на формування універсальних правових приписів, які мають обов'язковий характер і застосовуються у міжнародній практиці незалежно від юрисдикції держави-учасниці. Значення міждержавної уніфікації полягає в тому, що вона сприяє встановленню та підтриманню узгодженого правового регулювання в певних сферах, що дозволяє уникати можливих труднощів у взаєминах між державами та запобігати виникненню конфліктних ситуацій. Як у своїй монографії зазначає Д. Даниленко: «Уніфікація призначена не тільки для впорядкування, стандартизації різних сфер суспільного життя, вона також сприяє та покликана вдосконалювати нормативні тексти шляхом використання й упорядкування вживаної в них термінології.» [8, с. 92]. Уніфікація нормативно-правової термінології розглядається як одна з форм техніко-юридичної роботи з поняттями — діяльність уповноважених суб'єктів, спрямована на впорядкування та узгодження правових термінів у межах єдиної системи. Вона передбачає забезпечення одноманітності термінів із використанням усіх засобів і прийомів юридичної техніки, а також дотримання вимог до них на трьох рівнях: логічному, лінгвістичному та змістовому.

Необхідність передбачуваного та єдиного регулювання транскордонних відносин призвела до ідеї уніфікації правових норм. У середині XIX століття, коли розпочався міжнародний торговий обмін, почалися спроби уніфікації. Однак виявилися труднощі з застосуванням однакових відносин різними правовими системами.

Одним із перших прикладів стали Гаазькі конференції з міжнародного приватного права (Hague Conference on Private International Law, 1893–1914 рр.), де обговорювали уніфікацію норм колізійного характеру та механізми визначення юрисдикції у транскордонних спорах. Основною метою було забезпечення правової передбачуваності та зниження правової невизначеності у міжнародних відносинах.

Вчена Є. Стрельцова пов'язує початок міжнародно-договірної уніфікації з другою половиною XIX століття, коли було запроваджено єдине правове регулювання у сфері інтелектуальної власності. Це відбулося завдяки прийняттю Паризької конвенції з охорони промислової власності (1883 р.) та Бернської конвенції з охорони літературних і художніх творів (1886 р.) [41, с. 27].

Подальший розвиток уніфікації знайшов відображення у так званих «морських» конвенціях, серед яких: Міжнародна конвенція про уніфікацію деяких правил щодо коносаментів (1924 р.), Конвенція про уніфікацію деяких правил щодо надання допомоги та рятування на морі (1910 р.), Конвенція про уніфікацію деяких правил про зіткнення суден (1910 р.) та інші.

У XX столітті концепція уніфікації розширилася в контексті міжнародного права. Після Другої світової війни виникла потреба в створенні універсальних правил, які мали б регулювати не лише приватноправові спори, але й стосунки між транспортом, торгівлею та морем. У 1960–1970-х роках були розроблені міжнародні конвенції у сфері морських перевезень, які включали: стандарти відповідальності перевізників; єдині правила для перевезення вантажів і пасажирів (наприклад, Афінська конвенція); і уніфікацію процедур арбітражу та судового розгляду [2].

Основними причинами виникнення уніфікації стали:

1. Міжнародний характер економічних і транспортних відносин, де одна справа може залучати декілька держав;
2. Правова невизначеність і ризики для сторін, пов'язані з різним тлумаченням національних норм;
3. Необхідність захисту прав учасників відносин на міжнародному рівні, особливо пасажирів та перевізників у морському транспорті;
4. Сприяння розвитку міжнародної торгівлі та туризму, коли стандартизовані правила знижують витрати на регуляторну адаптацію [80].

У сучасному світі уніфікація визначається як систематичний процес створення міжнародних правил, які застосовуються в різних юрисдикціях, щоб забезпечити стабільність міжнародних правовідносин. Це особливо важливо для пасажирських перевезень, оскільки тут діють закони держав прапора судна, портів відправлення та призначення, а також міжнародні конвенції.

Основним напрямом розвитку міждержавної уніфікації морського права є універсальна уніфікація, розрахована на участь у ній усіх держав світу. Вона має дві ключові риси.

По-перше, універсальна уніфікація передбачає створення єдиних норм морського права, які регулюють відносини міжнародного торговельного мореплавства, тобто такі, що містять іноземний елемент[8, с. 96].

По-друге, реалізація такої уніфікації здійснюється шляхом укладення міжнародних договорів, конвенцій і протоколів, у межах яких держави-учасниці беруть на себе певні міжнародно-правові зобов'язання.

Міждержавна договірна уніфікація, залежно від масштабу, поділяється на універсальну та регіональну (локальну).

Універсальна уніфікація — це така форма співробітництва, за якої до відповідних міжнародних договорів або конвенцій може приєднатися будь-яка держава.

Регіональна (локальна) уніфікація охоплює обмежене коло країн, зазвичай держав певного географічного регіону. Вона вважається більш

ефективною, оскільки невеликій групі держав легше досягти згоди та подолати розбіжності щодо окремих питань.

Серед прикладів універсальної міждержавної договірної уніфікації у морському праві можна навести такі, як Міжнародна конвенція про уніфікацію деяких правил щодо перевезення пасажирів морем (1961 р.); Конвенція про договір міжнародних перевезень пасажирів і багажу внутрішніми водними шляхами (1976 р.). А серед прикладів регіональної (локальної) уніфікації - Угода про право, що застосовується до міжнародного торговельного мореплавства (1940 р.); Конвенція про запобігання забрудненню моря шляхом захоронення відходів із суден та літальних апаратів (1972 р.); Паризька конвенція про запобігання забрудненню моря із джерел, розміщених на суші (1974 р.); Конвенція про захист Чорного моря від забруднення (21 квітня 1992 р.).

Відповідно до UNCITRAL, уніфікація – це систематичне приведення у відповідність різних національних правових систем шляхом створення універсальних правил, які мають пряме або імперативне застосування у міжнародній практиці [85]. Важливо відзначити, що уніфікація відрізняється від гармонізації: якщо гармонізація передбачає лише зближення національних норм, то уніфікація формує єдині обов'язкові стандарти, які не залежать від юрисдикції окремої держави.

Важливим аспектом поняття уніфікації є те, що вона може застосовуватися як до матеріальних норм, що визначають права та обов'язки сторін (наприклад, відповідальність перевізника), так і до колізійних норм, які встановлюють, право якої держави має застосовуватися у конкретному випадку [80].

У сфері перевезення пасажирів водним транспортом уніфікація забезпечує:

- правову визначеність для перевізників та пасажирів;
- єдність стандартів відповідальності за шкоду життю, здоров'ю або багажу;

- спрощення міжнародних перевезень, особливо коли судно відвідує кілька портів у різних державах;
- єдину судову практику, що зменшує ризик правових колізій [2].

Практичне застосування уніфікації у транспортній сфері реалізується через міжнародні конвенції та протоколи. Афінська конвенція та Протокол 2002 року є прикладом матеріальної уніфікації у сфері морських пасажирських перевезень. Вона встановлює обов'язки перевізника щодо відшкодування шкоди та ліміти відповідальності, що застосовуються незалежно від національного законодавства держави, під прапором якої здійснюється перевезення.

Уніфікація норм у міжнародному праві може відбуватися у різних формах. У доктрині прийнято виділяти:

1. Матеріальну уніфікацію – створення єдиних правил матеріального права, що регулюють певні відносини (наприклад, Афінська конвенція). Вона визначає стандарти відповідальності перевізника та гарантії для пасажирів, замінюючи національні норми [2].

2. Колізійну уніфікацію – встановлення єдиних колізійних норм, які визначають, право якої держави має застосовуватися у певних випадках. Прикладом є Гаазькі конвенції у сфері міжнародного приватного права.

3. Інституційну уніфікацію – створення міжнародних органів чи механізмів, що забезпечують однакове застосування норм (наприклад, діяльність ІМО, яка приймає обов'язкові для держав-членів конвенції та кодекси).

У сфері транспорту існує взаємодія двох форм: з одного боку, конвенції (наприклад, Афінська конвенція) є обов'язковою, а з іншого боку, багато рекомендацій ІМО поступово впроваджуються в національні законодавства.

Уніфікація правил перевезення пасажирів морським транспортом має багато практичних і правових переваг. По-перше, це гарантує юридичну визначеність для перевізників і пасажирів. Єдина міжнародна система правил унеможливорює вибіркове застосування норм, які вигідні для однієї сторони в

умовах, коли національне законодавство суттєво відрізняється за підходами до відповідальності перевізника. Це особливо важливо в разі аварій, затримок або інших інцидентів, коли пасажирів потребують компенсації шкоди.

По-друге, уніфікація сприяє спрощенню міжнародного транспортного обігу. Морські перевезення пасажирів часто пов'язані з відвідуванням декількох портів у різних країнах, і застосування уніфікованих правил дозволяє уникнути правових колізій. Як зазначає У. Тетлі, уніфікація транспортного права створює “юридичний коридор” для здійснення міжнародних перевезень, у якому кожен учасник знає свої права та обов'язки [80].

По-третє, єдині міжнародні стандарти є основою для захисту прав пасажирів. Афінська конвенція із Протоколом 2002 року закріплює відповідальність перевізника за смерть та тілесні ушкодження пасажирів, а також за втрату чи пошкодження багажу.

Це значний крок уперед порівняно з національними законами, які до їх прийняття часто не містили подібних гарантій або встановлювали різні підходи.

По-четверте, єдине тлумачення правил забезпечується шляхом узгодження норм. Уніфіковані акти створюють єдині підходи до правозастосування через механізми вирішення спорів.

Уніфікація морських перевезень пасажирів є частиною більш широких процесів інтеграції у міжнародному транспортному праві, які також включають вантажні перевезення, безпеку мореплавства та екологічні стандарти. Вона відповідає сучасним викликам, коли морський транспорт є не лише економічним, але й соціальним фактором, а гарантії прав людини для пасажирів є міжнародними стандартами.

Таким чином, уніфікація правил перевезення пасажирів водним транспортом виконує два завдання: усуває правові розбіжності між законодавствами різних країн і створює єдину систему захисту пасажирів на міжнародному рівні. Вона підвищує довіру до міжнародних морських

перевезень і відіграє важливу роль у розвитку глобальної транспортної системи.

Витоки морського права пов'язують із ранніми цивілізаціями, які активно здійснювали торгівлю морськими шляхами. Норми морського права, які виникли ще з найдавніших часів знайшли своє відображення в звичаях та традиціях, які використовували моряки. Пізніше вони набули писаної форми і знайшли своє закріплення у давніх кодифікованих збірниках та проіснували до кінця XIX століття [18, с. 21].

Так, Кодекс Хамурапі (близько 1754 р. до н.е.) містив положення про врегулювання морських пригод – корабельна аварія, рятування вантажу. У Стародавній Греції було кодифіковано традиції: особливо впливовими були Родоські морські закони (*Lex Rhodia de Iactu*). Пізніше положення Родоських законів були удосконалені та втілені у законодавство більшості морських держав [16].

Відомі Дигести Юстиніана (533 р.). регулювали випадки пошкодження судна під час небезпечної події, пошкодження, завдане на пряме прохання самих пасажирів або коли неможливо було з'ясувати, хто завдав шкоди, через спалах плутанини та паніки внаслідок небезпеки та інше [92, р. 179].

Витоки уніфікації норм міжнародного морського приватного права можна простежити ще з XVII століття, коли була здійснена спроба створити універсальну кодифікацію спільних принципів, закладених у середньовічних морських кодексах. На початку XIX століття ці ідеї отримали подальший розвиток завдяки підтримці юристів, що спеціалізувалися на морському праві, а також у зв'язку з визнанням юрисдикції морських судів як таких, що належать до системи міжнародного правосуддя [27, с. 102].

Деякі вчені вважають, що ідея уніфікації норм морського права походить від практик *lex mercatoria* і *lex maritima*, звичаєвого права купців давніх часів, яке застосовувалося незалежно від державних кордонів через потреби торгівлі через море. Логістичні обставини сприяли його

універсальності: країни об'єднувалися через торгівлю та морські шляхи, тому правила також мали бути зрозумілими на міжнародному рівні [49, р. 11-27].

У середньовіччі склалися локальні кодекси, що формувалися на основі практики купців і судноводіїв. Серед них:

- Consolato del Mare з Валенсії (1320–1330), яка систематизувала різні елементи морського права – від римської, грецької, візантійської практики до норм узбережжя [16].

- Роли Олерону (*Rôles d'Oleron*), 1160 р., поширювались у Франції і Англії як перші «морські суди» — кодифікація морського звичаєвого права [47].

- Схожі закони діяли в портах Генуї, Венеції, Гамбурга, Данціга: міські морські ордонанси – Arles (1150), Marseille (1162), Genoa (1186), Barcelona (1258) і багато інших – підтверджували практичну уніфікацію норм у межах торгівельних мереж [16].

- На Балтиці та в північній Європі – Закони Висбі (*Wisby*) діяли в Ганзейському союзі: ще одна структура, що зберігала базову уніфікацію норм у різних юрисдикціях [47].

Ці середньовічні кодекси виконували роль наднаціональних стандартів – *Lex Mercatoria*, особливо його морський аспект – через їх універсальність і визнання в торгівлі за межами національних кордонів. У дослідженні вченого R.J.Howarth наводиться думка, що *lex mercatoria* – це «автономна система прав міжнародної спільноти комерсантів, спонтанно створювана учасниками міжнародних торгових відносин незалежно від національних правових систем» [58].

Використання міжнародно-правових актів, які складають основу правової системи у цій галузі, є необхідним для сучасного регулювання перевезення пасажирів водним транспортом. Це пов'язано з тим, що морські перевезення є природним чином транскордонними: пасажирів переміщуються між державами, перевізники діють у водах різних юрисдикцій, а відповідальність за шкоду чи порушення прав пасажирів може наставати в

кількох правових системах одночасно. У таких ситуаціях застосування лише національного законодавства може призвести до конфліктів, невизначеності та правового розколу. Треба погодитися з думкою О.О. Гапонова, що дослідження міжнародного законодавства у сфері морських перевезень не лише поглиблює розуміння складних і динамічних процесів, що відбуваються у цій галузі, але й сприяє формуванню ефективної політики та практичних рішень, які здатні забезпечити стабільність і безпеку глобальних транспортних шляхів [6, с. 663].

Отже, значення міждержавної уніфікації полягає в тому, що вона сприяє встановленню узгодженого правового регулювання у визначених сферах, що дозволяє уникнути можливих труднощів у взаєминах між державами та запобігти виникненню конфліктних ситуацій [8, с. 91].

Варто відзначити, що система міжнародно-правового регулювання пасажирських перевезень морем розвивалася протягом ХХ століття. Це є наслідком прогресу уявлень про права пасажирів, обов'язки перевізників і стандарти безпеки на морі. На початку акцент був на технічній безпеці суден і запобіганні аваріям, але з часом більше значення набували права споживачів транспортних послуг, компенсація шкоди, завданої життю, здоров'ю чи майну пасажирів, а також достатній комфорт і доступність транспортних послуг [78].

Правове регулювання перевезень у сфері міжнародного морського сполучення здійснюється за допомогою міжнародних конвенцій і протоколів. До найважливіших із них належать: Конвенція про перевезення пасажирів (1961 р.), Конвенція про перевезення багажу (1967 р.), Афінська конвенція (1974 р.), а також Протоколи 1976, 1990 та 2002 років.

Варто звернути увагу на Конвенцію про перевезення пасажирів морем 1961 року, яка стала важливим етапом уніфікації правил, що регулюють відносини у сфері морських пасажирських перевезень. Документ було ухвалено 29 квітня 1961 року в Брюсселі під час XI Дипломатичної конференції з морського права. Метою його прийняття було створення єдиної

системи норм, що визначають порядок перевезення пасажирів морським транспортом.

Текст Конвенції було підготовлено французькою та англійською мовами, причому обидва варіанти мають однакову юридичну силу. Оригінал документа зберігається в архівах уряду Бельгії, який має право видавати офіційно завірених копії.

Згідно з положеннями Конвенції, учасником може стати будь-яка держава. Документ підлягає ратифікації, а ратифікаційні грамоти передаються уряду Бельгії.

Для регулювання питань, пов'язаних із морськими перевезеннями багажу, була розроблена Конвенція про перевезення багажу морем 1967 року, яка встановила єдині норми у цій сфері. Її ухвалили 27 травня 1967 року в Брюсселі під час XII Дипломатичної конференції з морського права з метою узгодити та уніфікувати правила, що регулюють перевезення багажу пасажирів морським транспортом.

Як і у випадку з Конвенцією про пасажирів 1961 року, у Преамбулі документа зазначалося, що текст складено французькою та англійською мовами, які мають однакову юридичну силу. Оригінал Конвенції зберігається в архівах уряду Бельгії, який уповноважений видавати офіційно завірених копії.

Участь у Конвенції могла взяти будь-яка держава. Документ підлягав ратифікації, а також допускав приєднання держав — членів ООН та спеціалізованих установ, навіть якщо вони не брали участі в роботі XII сесії Дипломатичної конференції з морського права.

Однак, попри прийняття, Конвенція 1967 року так і не набула чинності. Щоб виправити таке положення, Юридичний комітет Міжнародної морської організації за сприяння Міжнародного морського комітету підготував на початку 70-х років проект нової конвенції, яка згодом була прийнята і одержала назву Афінської конвенції про перевезення морем пасажирів і їх багажу 1974 року [8, с. 41].

Афінська конвенція є ключовим міжнародним актом, що регулює права та обов'язки перевізників і пасажирів у сфері морських перевезень. Конвенція була розроблена під егідою Міжнародної морської організації і набула чинності з метою створення єдиних норм відповідальності перевізників за шкоду, завдану життю, здоров'ю пасажирів, а також багажу.

Афінська конвенція складається з 28 статей, до основних із них відносяться ті, що визначають сферу її застосування, відповідальність перевізника та умови відповідальності перевізника і визначення вини пасажирів, межу відповідальності в разі смерті пасажирів або заподіяння шкоди його здоров'я, а також меж відповідальності, повідомлення про втрату чи пошкодження багажу, строк позовної давності та підсудність, умови недійсності договору, незастосування Конвенції, її підписання, ратифікацію та приєднання [7, с. 218].

Основні положення Афінської конвенції включають:

1. Обмежена відповідальність перевізника: конвенція встановлює максимальні ліміти компенсації за шкоду, заподіяну пасажирів або багажу. Це робиться для балансування інтересу перевізників і для передбачуваності у випадку спору.

2.Обов'язок перевізника страхувати свою відповідальність: хоча оригінальний проект 1974 року не передбачав обов'язкового страхування, Протокол 2002 року оновив конвенцію для цього.

3.Визначення юрисдикції та права, що застосовуються: конвенція узгоджує національні підходи до відповідальності, регулюючи процедури розгляду спорів у судах держави прапора судна або іншої юрисдикції [2].

В Україні положення Афінської конвенції підлягають застосуванню та обов'язковому дотриманню під час видачі ліцензій на здійснення господарської діяльності з надання послуг із перевезення пасажирів, що передбачено пунктом 1 Ліцензійних вимог [31].

Актуальність положень Афінської конвенції в сучасних умовах розвитку мореплавства підтверджується тим, що її норми були включені до Плану

науково-дослідних і дослідно-конструкторських робіт Державного департаменту морського та річкового транспорту на 2008 рік, затвердженого наказом Міністерства транспорту та зв'язку. 06.05.2008 № 506 [26]. У ньому містилися заходи, що були розроблені з метою приєднання України до Протоколів 1990 р. і 2002 р. до Афінської конвенції.

За думкою Т.В. Ілюшиної: «...далеко не всі положення міжнародних морських конвенцій щодо перевезення пасажирів, перейняті українським законодавством, включаючи обмежене коло підстав відповідальності морського перевізника; встановлення недостатньо високих меж його відповідальності, що може зумовлювати суперечну справу щодо визначення еквівалентності конвертації валюти з оглядом на її цінову непостійність і коливання; відсутність у законодавчій системі України спеціалізованого підзаконного нормативно-правового акту, який би міг здійснювати детальне регулювання перевезення пасажирів та багажу саме морським транспортом [12, с. 181].

Отже, Афінська конвенція заклала засади одночасної уніфікації перевезення як пасажирів, так і багажу. Доцільність трактування змісту статей сприяли широкому поширенню Афінської конвенції, яка з деякими змінами щодо обсягу відповідальності є чинною і сьогодні [7, с. 222].

Практика використання Афінської конвенції свідчить про те, наскільки вона ефективна у вирішенні спорів у судах різних держав і у міжнародному арбітражі. Наприклад, судова практика Європейського Союзу неодноразово підтверджувала, що обмеження відповідальності перевізників, встановлені конвенцією, є обов'язковими для держав-членів, які запровадили їх у своєму національному законодавстві [76].

Таким чином, Афінська конвенція та Протокол 2002 року створюють міжнародне право, яке регулює перевезення пасажирів морем, зберігаючи інтереси та створюючи єдину правову базу, яку використовують усі держави-учасниці конвенції.

Протокол 2002 року до Афінської конвенції суттєво посилив захист прав пасажирів. Він підвищив ліміти відповідальності перевізників за шкоду життю та здоров'ю, впровадив обов'язкове страхування цивільної відповідальності перевізника та видачу сертифікатів, спростив процедури компенсації, дозволяючи пасажиру звертатися безпосередньо до страховика.

Головними нововведеннями Протоколу 2002 року є:

1. Підвищення лімітів відповідальності перевізників

Протокол збільшив максимальні суми, які перевізник повинен сплатити пасажиру у разі шкоди життю або здоров'ю, а також за втрату або пошкодження багажу. Це дозволило забезпечити адекватний рівень компенсації та захист інтересів пасажирів у сучасних умовах.

2. Впровадження обов'язкового страхування

Перевізник зобов'язаний мати страхування цивільної відповідальності, що гарантує компенсацію пасажиру незалежно від фінансового стану судовласника. Цей механізм значно підвищив правову безпеку для пасажирів і зробив виконання зобов'язань більш передбачуваним.

3. Видача сертифікатів страхування

Протокол запроваджує обов'язкове оформлення спеціальних сертифікатів, що підтверджують наявність страхового покриття. Пасажир має право звертатися безпосередньо до страховика у випадку завдання шкоди, що спрощує процедуру компенсації.

4. Уніфікація процедур судового розгляду та звернення до арбітражу

Протокол встановлює єдині правила для розгляду спорів у судах держави прапора судна або інших юрисдикціях, запобігаючи колізіям між національними законами.

Протокол 2002 року до Афінської конвенції був прийнятий з метою покращити захист прав пасажирів і оновити положення конвенції. Він врахував зміни міжнародної судноплавної практики, розвиток страхового ринку, і як важливо підвищити ефективність компенсації шкоди, завданої пасажиром. Протокол 2002 року модернізував матеріальні положення та

захищав пасажирів, поєднавши обмеження відповідальності перевізника з гарантіями відшкодування шкоди через страхування, що є важливим кроком у уніфікації міжнародних стандартів.

Судові та арбітражні органи використовують Протокол як основу для визначення прав і обов'язків сторін, меж компенсації та процедури виплати. Також він зменшує ризики правової невизначеності для перевізників і пасажирів і сприяє узгодженню національних законодавств щодо міжнародних перевезень [76].

Таким чином, Протокол 2002 року виступає логічним продовженням Афінської конвенції, забезпечуючи більш високий рівень захисту пасажирів та уніфікацію правил у міжнародному морському транспорті.

SOLAS є фундаментальним документом у сфері морської безпеки, який прямо впливає на перевезення пасажирів. Конвенція була розроблена під егідою Міжнародної морської організації та спрямована на запобігання аваріям на морі, захист життя пасажирів і екіпажу та забезпечення стандартів судноплавства. За думкою вченої Махмурової-Дишлюк О.П., «безпека судноплавства як важлива умова охорони людського життя – це відносно стабільний стан, вільний від небезпек, спрямований на збереження людського здоров'я і життя, довкілля та майна на морі й на внутрішніх водних шляхах, який забезпечується системою національних і міжнародних заходів технічного, економічного організаційного, соціального й передовсім правового характеру», що саме і забезпечує SOLAS [17, с. 15].

Основні положення SOLAS включають:

1. Вимоги до конструкції суден і оснащення рятувальними засобами. Конвенція встановлює обов'язкові норми щодо конструкції пасажирських суден, їх міцності та стійкості на морі, а також кількості та типу рятувальних засобів, що мають перебувати на борту.

2. Стандарти експлуатації суден. SOLAS регламентує порядок керування судном, навчання та кваліфікацію екіпажу, що забезпечує мінімізацію ризиків аварій і нещасних випадків на пасажирських судах.

3. Системи контролю та нагляду за безпекою. Конвенція передбачає регулярні перевірки технічного стану суден, сертифікацію та аудит систем безпеки, що створює єдині міжнародні стандарти безпеки, обов'язкові для всіх держав-учасниць.

4. Вплив на правові відносини перевізників і пасажирів. Норми SOLAS прямо впливають на цивільно-правові зобов'язання перевізників: недотримання вимог конвенції може слугувати підставою для стягнення шкоди з перевізника за життя та здоров'я пасажирів [60].

Таким чином, SOLAS виступає доповненням до Афінської конвенції, інтегруючи стандарти безпеки у правовий механізм захисту пасажирів.

SOLAS встановлює загальні правила безпеки та експлуатації, які застосовуються незалежно від юрисдикції держави прапора судна, що є прикладом реальної уніфікації міжнародних стандартів. Це дозволяє правовим стандартам, що регулюють відповідальність перевізників, гармонізувати та створити єдине правове середовище для міжнародних перевезень пасажирів морем.

З практичної точки зору конвенція покращує міжнародні перевезення, зменшує ризики аварій і гарантує правове визначення відповідальності перевізників. Крім того, впровадження SOLAS у національних законодавствах держав-учасниць сприяє гармонізації правил перевезень у міжнародному морському праві. Отже, SOLAS є важливим компонентом системи міжнародних актів, що регулюють перевезення пасажирів, і доповнює матеріальні положення Афінської конвенції та Протоколу 2002 року, створюючи комплексну правову базу, яка об'єднує питання безпеки, відповідальності та страхового покриття.

Конвенція ООН з морського права була прийнята 3 квітня 1982 року, а набула чинності 16 листопада 1994 року, через рік після її ратифікації 60 державами. Конвенція є головним джерелом міжнародного морського права, його «Конституцією». На сьогодні кількість держав-учасниць Конвенції становить 170 держав, серед яких також Європейський Союз.

UNCLOS-82 – це комплексний міжнародний договір, який регулює використання Світового океану, права держав на морські простори та порядок мореплавства. Хоча основною метою UNCLOS-82 є визначення прав держав у відкритому морі, її норми мають безпосереднє значення для морських перевезень пасажирів, оскільки вони створюють правові основи для транскордонних перевезень і уніфікують правила міжнародного мореплавства. Конвенція передбачає комплексну систему правових засобів вирішення міжнародних морських спорів, що виникають у зв'язку з її тлумаченням та застосуванням [24, р. 123-126].

Основні положення UNCLOS-82, що впливають на перевезення пасажирів наступні:

1. Свобода мореплавства. Конвенція гарантує всім державам та їхнім суднам свободу судноплавства у відкритому морі, включаючи право на транзитні перевезення пасажирів. Це положення дозволяє забезпечити передбачувані умови міжнародних перевезень, запобігаючи обмеженням та колізіям у правовому регулюванні.

2. Юрисдикція держави прапора судна

UNCLOS-82 визначає, що судно перебуває під юрисдикцією держави, під прапором якої воно зареєстроване, навіть перебуваючи у міжнародних водах. Це положення є важливим для визначення, яке право застосовується до договорів перевезення, спорів із пасажирами та відповідальності перевізника.

3. Безпечне судноплавство та охорона морського середовища. Конвенція встановлює стандарти безпеки та обов'язки держав щодо контролю за суднами у своїх водах, включаючи пасажирські перевезення, а також норми щодо охорони морського середовища. Дотримання цих стандартів є важливим елементом уніфікації міжнародних норм перевезень та відповідальності перевізників.

4. Механізми вирішення спорів. UNCLOS-82 передбачає процедури міжнародного вирішення спорів, пов'язаних із мореплавством, що дозволяє

уникати колізій між національними правовими системами та забезпечує ефективний захист прав пасажирів і перевізників [15].

UNCLOS-82 встановлює загальні принципи свободи судноплавства та транзиту пасажирів, межі та стандарти застосування права, а також єдині процедури вирішення міжнародних спорів. Це робить його основою для уніфікації морського права.

На практиці UNCLOS-82 гарантує правову визначеність для пасажирів і перевізників у міжнародних водах і створює умови для безпечного та стабільного функціонування всесвітньої системи пасажирських морських перевезень. Її стандарти доповнюють Афінську конвенцію, Протокол 2002 року та SOLAS для регулювання перевезень між країнами.

Конвенція про обмеження відповідальності за морські вимоги (Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, LLMC, 1976) встановлює найвищі межі відповідальності судновласників і перевізників за морські вимоги, які включають шкоду, завдану пасажирам, екіпажу, багажу та вантажам [54].

Міжнародна морська організація розробила конвенцію, щоб узгодити правила відповідальності та запобігти правовій невизначеності у міжнародному морському транспорті.

Основні положення LLMC:

1. Визначення морських вимог. Конвенція охоплює широкий спектр претензій, що можуть виникати під час морських перевезень: шкоду життю та здоров'ю пасажирів, збитки майну, шкоду, заподіяну іншим суднам або навколишньому середовищу.

2. Ліміти відповідальності перевізників. LLMC встановлює максимальні ліміти фінансової відповідальності судновласників. Ці ліміти залежать від тоннажу судна і є уніфікованими на міжнародному рівні, що дозволяє запобігти надмірним фінансовим ризикам для перевізників.

3. Обмеження відповідальності для пасажирів. Пряме застосування LLMC до пасажирських перевезень забезпечує додаткову гарантію, що

перевізник несе відповідальність у межах встановлених лімітів, але при цьому пасажир має право на компенсацію у випадку завдання шкоди.

4. Уніфікація міжнародних норм. Конвенція LLMC є логічним продовженням Афінської конвенції та Протоколу 2002 року: якщо Афінська конвенція визначає матеріальні права пасажирів і межі компенсації, LLMC забезпечує стандартизовану юридичну базу для обмеження відповідальності перевізника, що застосовується у всіх державах-учасниках.

LLMC допомагає стабілізувати правові відносини у сфері міжнародних перевезень пасажирів морем, оскільки: дозволяє перевізникам передбачати ризики та забезпечувати страхове покриття; підвищує захист пасажирів за допомогою поєднання обов'язкового страхування та лімітів відповідальності; і сприяє гармонізації правових норм у різних юрисдикціях.

Судові спори та страхові вимоги є прикладами практичної реалізації LLMC. Конвенція визначає верхню межу фінансової відповідальності перевізника, що дозволяє ефективно врегулювати претензії пасажирів та інших сторін [54].

Таким чином, LLMC 1976 р. виступає важливим компонентом системи міжнародного регулювання перевезення пасажирів, доповнюючи Афінську конвенцію, Протокол 2002 року та SOLAS, і забезпечує збалансовану систему відповідальності та уніфікації правових норм.

Через систему регламентів і директив, які виконують міжнародні конвенції та уніфікують права пасажирів на території держав-членів, Європейський Союз активно контролює перевезення пасажирів морським транспортом. Основна мета цих документів — створити єдиний правовий простір, високий рівень безпеки та захистити права споживачів.

Найважливішими актами ЄС у цій сфері є:

1. Регламент (ЄС) № 392/2009 про відповідальність пасажирських перевізників морем у разі морських аварійних подій. Як вказує у своїй роботі авторка Peralta E.O., цей Регламент встановлює загальну систему відповідальності, яка не залежить від національного чи міжнародного

характеру перевезення. Для держав-членів ЄС це виступає основною відмінністю Регламенту ЄС № 392/2009 від Афінської конвенції [73, с. 249].

Також варто додати, що регламент встановлює єдині максимальні межі відповідальності перевізників, вимоги щодо страхового покриття та компенсації пасажирів. Крім того, правило дозволяє пасажирам звертатися безпосередньо до страховика перевізника у разі завдання шкоди, що полегшує отримання компенсації.

2. Директива 2000/59/ЄС щодо портів та безпеки мореплавства. Контролює порти та операторів пасажирського флоту щодо безпеки пасажирів і екології. Відповідно до положень SOLAS та Афінської конвенції визначає вимоги до підготовки екіпажу та оснащення пасажирських суден [9].

Щоб створити стабільний і безпечний ринок морських перевезень, практичне впровадження правил ЄС допоможе зменшити розбіжності у правовому регулюванні між державами-членами та покращити захист пасажирів. Таким чином, регламенти та директиви Європейського Союзу є важливою частиною системи міжнародно-правового регулювання перевезень пасажирів. Вони доповнюють Афінську конвенцію, Протокол 2002 року, SOLAS та LLMC, а також гарантують регіональну уніфікацію стандартів.

Зважаючи на основні міжнародні акти, що регулюють перевезення пасажирів морським транспортом, можна зробити висновок про важливу роль, яку відіграють міжнародні стандарти в цій галузі. Афінська конвенція та Протокол 2002 року встановлюють чіткі правила відповідальності перевізників, які встановлюють ліміти компенсації та обов'язкове страхове покриття, щоб збалансувати інтереси пасажирів і судновласників.

Конвенція SOLAS 1974 року визначає стандарти безпеки пасажирських суден, вимоги до екіпажу та рятувальних засобів, що має вирішальне значення для забезпечення життя та здоров'я пасажирів. У 1982 році UNCLOS сприяв уніфікації правових стандартів у всьому світі, створивши правові основи свободи мореплавства, юрисдикції держав і міждержавних перевезень.

Конвенція LLMC 1976 року дозволяє перевізникам встановлювати стандартні межі відповідальності, поєднуючи ефективний захист пасажирів із передбачуваністю фінансових ризиків для судновласників. Регламенти та директиви ЄС, зокрема Регламент 392/2009 та відповідні директиви, є чудовими прикладами успішного впровадження міжнародних стандартів у регіональне законодавство.

Таким чином, аналіз міжнародних правових актів, що регулюють відносини у сфері перевезення пасажирів водним транспортом, дозволяє визначити ступінь уніфікації міжнародних стандартів, оцінити ефективність існуючих систем і визначити прогалини, які потребують вдосконалення. Міжнародні акти, розроблені ІМО, а також документи Організації Об'єднаних Націй та регіональних інтеграційних об'єднань, особливо Європейського Союзу, відіграли важливу роль у цьому процесі. У числі загальних принципів, які застосовуються в будь-якій юрисдикції, є обов'язковість укладання договору перевезення пасажирів, визначення меж відповідальності перевізника, гарантії компенсації шкоди, завданої під час подорожі, і стандарти безпеки судноплавства.

Афінська конвенція є особливо важливою, оскільки вона вперше чітко визначила відповідальність перевізників перед пасажирами. Окрім цього, міжнародні конвенції з безпеки, такі як SOLAS і UNCLOS, мають вирішальне значення для регулювання морських перевезень і визначають загальні принципи використання Світового океану.

Отже, міжнародні закони, що стосуються перевезення пасажирів морським транспортом, створюють складну систему стандартів, які гарантують, що права пасажирів захищаються належним чином та правові відносини є стабільні та передбачувані для перевізників, а також національні закони відповідають міжнародним стандартам, що забезпечує більшу безпеку морських перевезень і ефективні механізми компенсації.

2.2. Роль міжнародних організацій у процесі уніфікації норм у сфері перевезення пасажирів водним транспортом

Уніфікація міжнародно-правових норм у сфері перевезення пасажирів водним транспортом неможлива без діяльності спеціалізованих міжнародних організацій, які виступають майданчиками для вироблення загальновизнаних правил. Адже морське перевезення пасажирів є транскордонним за своєю природою і завжди пов'язане з перетином юрисдикцій кількох держав, що вимагає гармонізації правових підходів. Саме міжнародні організації стали ключовими ініціаторами та координаторами процесу уніфікації, забезпечуючи розробку конвенцій, протоколів та рекомендацій, які визначають стандарти безпеки, відповідальності перевізників і захисту прав пасажирів.

Особливу роль у цьому процесі відіграють Міжнародна морська організація, СМІ, а також інші структури системи Організації Об'єднаних Націй, які мають вплив на створення універсальних норм морського права. Їхня мета полягає в тому, щоб розробити спільні методи правового регулювання, щоб зменшити ризики правової невизначеності та сприяти розвитку міжнародних перевезень пасажирів. Водночас регіональні організації, особливо Європейський Союз, відіграють важливу роль у створенні додаткових стандартів для своїх держав-членів. Таким чином, аналіз ролі міжнародних організацій дозволяє оцінити реальні механізми уніфікації стандартів і окреслити тенденції подальшого розвитку цього процесу.

У другій половині XIX століття виникла ідея міжнародного співробітництва з метою формалізації та уніфікації морських правил. Луї Франк і група морської торгівлі ініціювали створення першої у Бельгії Асоціації морського права в 1896 році. Її мета полягала в тому, щоб об'єднати страхових агентів, судновласників, фрахтівників під єдиною платформою для уніфікації морського права. У 1897 році подібні групи з Франції, США, Німеччини, Японії та Швеції створили Міжнародний морський комітет (Comité Maritime International, пізніше відомий як «Міжнародний

комітет з морського права»). Ця неурядова організація досі є найважливішим міжнародним органом, який сприяє гармонізації в цій галузі [48].

Сучасне морське право істотно базується на спадщині стародавніх і середньовічних норм, зокрема у таких галузях, як морське страхування, *salvage*, *general average* та інститути *welfare seamen* (приклад – *maintenance and cure*) – що виникли в класичну епоху, але зберігаються й понині. Особливо важливим кроком стало включення цих традицій у сучасні міжнародні акти, які їх кодифікують.

Хоча спочатку Міжнародний морський комітет зосереджувався на вантажних перевезеннях, з середини ХХ століття він перейшов на перевезення пасажирів морем. Створення Афінської конвенції було важливим результатом цієї роботи. Ця конвенція встановлює єдині стандарти відповідальності перевізників за шкоду життю, здоров'ю та багажу пасажирів. Крім того, Міжнародний морський комітет підтримав розробку поправок у 2002 році, які сприяли гармонізації правових правил у різних юрисдикціях, уточнюючи ліміти відповідальності та процедури врегулювання претензій. Крім того, організація розробляє модельні законопроекти, коментарі та рекомендації, які використовуються державами для впровадження міжнародних норм у своє національне законодавство, що забезпечує передбачуваність і ефективність правового регулювання.

Крім того, у сфері перевезення пасажирів названий Комітет працює з ІМО та іншими міжнародними організаціями щодо розробки нових стандартів і конвенцій, а також над підготовкою академічних і практичних коментарів до існуючих конвенцій, які забезпечують єдине тлумачення норм у правозастосуванні та судовій практиці. Такий підхід Комітету сприяє створенню міжнародних стандартів, термінології та правових процедур у сфері перевезення пасажирів. Це значно знижує ризики правових колізій між державними системами, захищає пасажирів і покращує міжнародну морську логістику. Отже, діяльність Комітету є важливою для сучасного морського права, оскільки вона поєднує традиції морського звичаєвого права, зокрема

Lex Mercatoria, із формалізованими сучасними міжнародними нормами, створюючи єдину систему уніфікації морського перевезення пасажирів Як справедливо зазначає І.Є. Покора: «Тривалий час він (Комітет – авт.) залишався практично єдиною організацією, що займалася розробкою міжнародних конвенцій із міжнародного морського приватного права» [27, С.106].

Розробка міжнародних конвенцій не є єдиним напрямком діяльності Комітету. Організація також активно збирає та аналізує судову практику, яка виникає із застосування міжнародних конвенцій і протоколів, спонсорованих Комітетом. У лютому 2017 року Комітет офіційно уклав угоду з Центром морського права Національного університету Сінгапуру (CML) щодо створення електронної бази даних усіх судових рішень, які виникають з міжнародних конвенцій і протоколів. Оскільки вона сприяє уніфікації тлумачення та застосування міжнародних норм у різних юрисдикціях і дозволяє отримати доступ до поточної судової практики, ця база даних є важливим інструментом для юристів, суддів та інших зацікавлених осіб.

Крім того, Комітет активно співпрацює з іншими міжнародними організаціями для сприяння в ратифікації та впровадженні міжнародних морських конвенцій. Наприклад, Комітет та Міжнародна палата судноплавства (ICS) співпрацюють у сприянні ратифікації Афінської конвенції, щоб переконатися, що вона широко застосовується.

Треба погодитися з думкою F.L. Wiswall, який стверджує, що у той час як Міжнародний морський комітет буде продовжувати розробляти стандартизовані практики, він одночасно буде сприяти досягненню міжнародної узгодженості у сфері міжнародного морського приватного права [91].

Як вказує Покора І.Є.: «В морському правовому полі серед усіх міжнародних міждержавних організацій Міжнародний морський комітет мав найбільший успіх у прийнятті міжнародних конвенцій та наданні їм чинності [27, с. 106].

Таким чином, діяльність Міжнародного морського комітету є важливою для розробки та узгодження сучасного морського права, особливо щодо перевезень пасажирів водним транспортом. Участь Комітету у створенні та вдосконаленні міжнародних конвенцій, таких як Афінська конвенція та її Протоколу 2002 року, сприяє розвитку міжнародної морської торгівлі та гарантує надійний захист прав пасажирів. Участь Комітету у розробці, ратифікації та імплементації міжнародних морських конвенцій робить його незамінним учасником у сфері міжнародного морського права.

Міжнародна морська організація є спеціалізованою установою Організації Об'єднаних Націй, яка відіграє ключову роль у процесі уніфікації міжнародно-правових норм у сфері морських перевезень, включаючи перевезення пасажирів. Як справедливо вважає науковець Ю. М. Панфілова, ІМО як спеціалізований орган ООН вирішує усі ключові питання розвитку міжнародного судноплавства та забезпечення його безпеки. Її було засновано у 1948 році на міжнародній морській конференції ООН, що відбулася в Женеві. Спочатку організація мала назву Міжурядова морська консультативна організація (ІМКО), яку у 1982 році було перейменовано на Міжнародну морську організацію [20, с. 68].

З 1959 р. ІМО почала функціонувати як постійний міжнародний форум для розробки та прийняття міжнародних конвенцій і стандартів, спрямованих на забезпечення безпеки мореплавства, захисту життя людини на морі та охорони довкілля [59].

Міжнародна морська організація відрізняється від інших міжнародних організацій своєю багатогранністю. Спектр питань, що перебувають на порядку денному ІМО, простягається від суто технічних проблем практичного застосування новітніх досліджень у різноманітних галузях, до юридичних питань, пов'язаних із договором перевезення пасажирів і багажу [4, с. 289].

Вкрай важливо підкреслити, що ІМО не лише розробляє конвенційні акти, але й створює методи, за допомогою яких ці акти імплементуються та контролюються. Як зазначають автори Pineiro L.C. та Mejia M.Q. ІМО – це

динамічний та цікавий інститут, діючий на основі компромісу та консенсусу [74, р. 2]. Зокрема, завдяки діяльності Комітету з безпеки на морі (MSC) та Юридичного комітету міжнародні стандарти постійно оновлюються та адаптуються до поточних викликів. Окрему увагу ІМО приділяє питанням технічної допомоги державам у впровадженні конвенційних норм, що сприяє гармонізації національного законодавства у сфері пасажирських перевезень водним транспортом.

Таким чином, ІМО виступає основним центром уніфікації міжнародно-правових норм, що регулюють перевезення пасажирів морем. Її діяльність дозволяє встановлювати універсальні стандарти безпеки та відповідальності, забезпечувати баланс інтересів перевізників і пасажирів, а також формувати міжнародну систему захисту прав осіб, які користуються послугами водного транспорту.

Comité Maritime International є однією з провідних міжнародних неурядових організацій, що активно сприяє уніфікації норм у сфері морського перевезення пасажирів. Заснована в 1897 році в Антверпені, Бельгія, СМІ об'єднує національні асоціації морського права з усього світу та має на меті сприяти уніфікації морського права в усіх його аспектах. Організація активно співпрацює з іншими міжнародними установами, такими як Міжнародна морська організація та ООН, для розробки та впровадження міжнародних конвенцій, які регулюють права та обов'язки перевізників і пасажирів.

Ратифікація міжнародних конвенцій щодо перевезення пасажирів є однією з основних цілей СМІ.

Крім того, СМІ співпрацювала з міжурядовими організаціями в роботі над іншими міжнародними конвенціями щодо перевезення пасажирів. До цих конвенцій належать Міжнародна конвенція про обмеження відповідальності власників морських суден 1957 року та Міжнародна конвенція про арешт морських суден 1999 року. Ці закони допомагають узгодити закони морського транспорту, надаючи перевізникам і пасажирам правову визначеність.

Через розробку та впровадження міжнародних конвенцій і співпрацю з іншими міжнародними організаціями діяльність СМІ сприяє розвитку міжнародного морського транспорту та захисту прав пасажирів. Її робота сприяє гармонізації національних законодавств у сфері перевезення пасажирів і є важливою частиною уніфікації правил перевезення пасажирів [86].

Тривалий час СМІ лишався майже єдиною організацією, що займалася розробкою міжнародних конвенцій із міжнародного морського приватного права. Наразі комітет залишається впливовою організацією та проводить постійну плідну роботу з продовження уніфікації норм у сфері морського права. Однак, беручи до уваги загальну світову тенденцію міжнародної співпраці, політика СМІ поступово переглядається, щоб комітет міг займатися не лише створенням нових конвенцій, а й установленням єдності норм у більш широкому сенсі, працюючи над звичаєвим правом та приймаючи типові закони для різних країн [27, с. 106].

У процесі уніфікації норм морського права важливу роль відіграють органи та спеціалізовані установи ООН, зокрема Комісія ООН з права міжнародної торгівлі (ЮНСІТРАЛ), Конференція ООН з торгівлі та розвитку (ЮНКТАД) та Генеральна Асамблея ООН.

ЮНСІТРАЛ (United Nations Commission on International Trade Law) була створена Генеральною Асамблеєю ООН у 1966 році з метою підтримки єдиного стандарту міжнародного торговельного права. Основною метою ЮНСІТРАЛ є розробка та поширення моделей законів, типових контрактів, правил арбітражу та інших нормативних документів, які сприяють уніфікації та передбачуваності міжнародних комерційних відносин, включно з морським транспортом і перевезенням пасажирів і вантажів [87].

Заходи ЮНСІТРАЛ включають аналіз національних правових систем, розробку рекомендацій щодо впровадження міжнародних стандартів у національне законодавство та сприяння вирішенню спорів у сфері міжнародної торгівлі та транспорту. Комісія приділяє велику увагу розробці правил, що можуть застосовуватися в морських спорах, зокрема щодо

арбітражу та відповідальності перевізників. Це дозволяє створити більш стабільні та передбачувані міжнародні правила перевезень. Крім того, ЮНСІТРАЛ тісно співпрацює з різними міжнародними організаціями, такими як Комітет морського права ООН і Міжнародна морська організація. Це дозволяє узгоджувати проекти конвенцій і рекомендацій і гарантує, що норми морського права узгоджуються.

ЮНКТАД (United Nations Conference on Trade and Development) є спеціалізованим органом ООН, заснованим у 1964 році з метою сприяння розвитку міжнародної торгівлі, зокрема для країн, що розвиваються, та забезпечення справедливого доступу до світових ринків. Однією з важливих функцій ЮНКТАД є вивчення та аналіз питань міжнародного морського транспорту, включно з перевезенням пасажирів і вантажів, а також надання рекомендацій щодо розвитку національного законодавства у сфері морських перевезень. Організація розробляє методичні та нормативні документи, що сприяють уніфікації правових стандартів, підвищенню ефективності транспортної інфраструктури та полегшенню міжнародної торгівлі морським шляхом [88].

Крім того, ЮНКТАД надає державам технічну допомогу у сфері морського права, проводячи семінари, конференції та навчальні програми, спрямовані на підготовку національних кадрів у сфері транспорту та морського законодавства. Конференція аналізує практику застосування міжнародних конвенцій, таких як Афінська конвенція. Забезпечуючи стабільність і передбачуваність у міжнародних морських перевезеннях, ЮНКТАД сприяє узгодженню національних нормативно-правових актів із міжнародними стандартами [64, р. 665].

Конференція співпрацює з іншими міжнародними організаціями, такими як ЮНСІТРАЛ, ІМО та СМІ, щоб допомогти впровадити нові стандарти в міжнародну правову практику та сприяти створенню єдиного правового простору у сфері морського транспорту. Науковець Рябікін Д.А. у своїй праці справедливо зазначає, що «...у сфері уніфікації правил

міжнародних морських перевезень основну роль взяли на себе Конференція ООН з торгівлі та розвитку (ЮНКТАД) та Комісія ООН з права міжнародної торгівлі (ЮНСІТРАЛ)» [38, с. 163].

Регіональні організації доповнюють роботу міжнародних організацій, відіграючи важливу роль у процесі уніфікації норм морського права та регулювання перевезень пасажирів у своїх географічних межах. Європейський Союз є найважливішим регіональним оператором морського транспорту, оскільки він встановлює єдину транспортну політику, яка включає стандарти безпеки мореплавства, ліцензування та контроль судноплавства. Директиви та регламенти Європейського Союзу гармонізують закони держав-членів щодо морських перевезень, включаючи вимоги до ліцензування перевізників, безпеки суден і захисту прав пасажирів, що сприяє створенню єдиного правового простору для морського транспорту [55].

Незважаючи на те, що вона не спеціалізується на транспорті, Рада Європи значною мірою сприяє розробці правових стандартів щодо захисту прав людини та безпеки пасажирів у морських перевезеннях. Зокрема, Рада Європи сприяє узгодженню національних законодавств у сфері безпеки та відповідальності перевізників через свої конвенції та рекомендації, що забезпечує додатковий захист прав пасажирів у країнах-членах.

Крім того, регіональні програми, спрямовані на покращення співпраці в Чорноморському та Балтійському регіонах, активно сприяють гармонізації правил морського транспорту між державами. Програми з безпеки мореплавства та Чорноморська економічна співпраця є прикладами заходів у Чорноморському регіоні, спрямованих на те, щоб прибережні держави погоджували свої правила перевезення пасажирів і вантажів. Балтійські ініціативи, такі як BIMCO і програми ЄС для Балтійського регіону, зосереджуються на безпеці морських перевезень, охороні навколишнього середовища та уніфікації стандартів ліцензування перевізників, що сприяє інтеграції ринку морських послуг і підвищенню безпеки пасажирів [81].

Таким чином, регіональні організації та ініціативи відіграють суттєву роль у створенні узгоджених правових норм і стандартів у сфері морського транспорту, доповнюючи діяльність глобальних міжнародних організацій, сприяючи безпеці пасажирських перевезень, гармонізації національних законодавств та розвитку інтегрованих транспортних ринків.

Зважаючи на це, можна сказати, що міжнародні та регіональні організації є важливими акторами у процесі узгодження правил морського права та регулювання перевезень пасажирів. Вони створюють міжнародні конвенції та рекомендації, які потім використовуються в діяльності держав і міжнародних організацій, щоб досягти гармонізації правових стандартів, затвердження загальних принципів міжнародного приватного морського права через прийняття резолюцій і конвенцій. Спеціалізовані установи ООН, такі як ЮНСІТРАЛ і ЮНКТАД, сприяють уніфікації стандартів, типових контрактів і методичних рекомендацій у сфері міжнародної торгівлі та транспорту.

Цю роботу доповнюють регіональні організації, такі як ЄС, Рада Європи та об'єднання в Чорноморському та Балтійському регіонах, які сприяють узгодженню національних законодавств, підвищенню безпеки морських перевезень і створенню єдиного правового простору на регіональному рівні. Як наслідок, діяльність цих організацій забезпечує комплексний підхід до уніфікації морського права, який поєднує глобальні стандарти з регіональними особливостями, щоб гарантувати передбачуваність, стабільність і захист прав усіх учасників перевезень у міжнародному морському просторі.

2.3. Взаємодія міжнародних та національних правових систем у сфері морських пасажирських перевезень

Проблематика взаємодії міжнародних та національних правових систем у сфері перевезення пасажирів водним транспортом посідає особливе місце у сучасній науці та практиці морського права. Розвиток міжнародних перевезень та глобалізація транспортних зв'язків зумовлюють потребу у створенні єдиних, уніфікованих правил, здатних забезпечити правову визначеність та

захист прав пасажирів незалежно від держави їхнього походження чи порту відправлення. Водночас ефективність міжнародно-правових норм значною мірою залежить від їхньої імплементації у внутрішнє законодавство держав та від узгодженості національних правових систем із положеннями міжнародних договорів. За думкою Пальченко А.А., «для імплементації положень конвенцій важливо, що її норми відповідають іншим міжнародно-правовим інститутам» [22, с. 58].

З іншого боку, міжнародно-правові акти не можуть працювати, якщо вони не впроваджуються належним чином у внутрішнє право держав. Таким чином, аналіз взаємодії правових систем у сфері пасажирських перевезень на міжнародному та національному рівні дозволяє виявити як позитивні тенденції гармонізації, так і проблеми, пов'язані з колізіями норм, різними рівнями імплементації та неоднаковими методами захисту прав пасажирів у національних судах.

Здійснення міжнародних стандартів перевезення пасажирів водним транспортом безпосередньо залежить від того, наскільки вони закріплені у внутрішніх законах кожної країни. Для впровадження міжнародних договорів у національні правові системи використовується ряд методів, включаючи пряме включення положень міжнародних актів до внутрішнього законодавства, адаптацію та гармонізацію норм, а також розробку спеціальних законодавчих актів, які детально описують міжнародні зобов'язання [8, с. 177].

Європейський Союз є одним із найкращих прикладів того, як міжнародні та національні стандарти пасажирських перевезень морем узгоджуються. Регламент (ЄС) № 392/2009 Європейського Парламенту та Ради від 23 квітня 2009 року про відповідальність пасажирських перевізників морем у разі морських аварійних подій об'єднав положення Афінської конвенції з урахуванням Протоколу 2002 року. Документ уніфікував правила відповідальності перевізників перед пасажирами на рівні всіх держав-членів ЄС [76]. Як зазначає дослідник Peralta E.O., цей Регламент успішно гармонізує національне законодавство, регулюючи морські перевезення пасажирів, як

внутрішні, так і міжнародні [73, р.250]. Цей регламент демонструє, як норми міжнародного договору впливають на право Союзу, а положення, які він містить, повинні бути застосовані національними судами держав-членів.

Кодекс торговельного мореплавства України є основою правового регулювання перевезень пасажирів водним транспортом в Україні. КТМУ регулює права та обов'язки сторін у договорі морського перевезення пасажирів, а також відповідальність перевізника [14]. На думку Д.В. Даниленко, правила КТМУ застаріли та не відповідають сучасним міжнародним стандартам, особливо Афінській конвенції та її Протоколам. Це створює правову колізію, оскільки Україна повинна модернізувати своє національне законодавство, щоб відповідати міжнародним вимогам щодо відповідальності перевізників, страхового покриття та захисту прав пасажирів [8, с. 51-52].

Інші держави, які ратифікували міжнародні конвенції, також стикаються з такими проблемами. На думку правознавця Х. Приходько, ратифікація міжнародних актів є одним з етапів глобальної уніфікації підходів сучасних держав до транснаціонального та національного розвитку [29, с. 538]. Однак вони не завжди впроваджують їх повністю у внутрішнє право. Це призводить до того, що національні суди змушені самостійно тлумачити норми міжнародних договорів під час вирішення спорів; це створює ризик неоднакової практики та знижує рівень правової визначеності.

Таким чином, вивчення законодавства кожної країни показує, що їхні підходи до виконання міжнародних стандартів морських пасажирських перевезень різні. Хороші приклади, такі як ЄС, демонструють переваги гармонізації, тоді як інші країни стикаються з проблемою відставання своїх внутрішніх норм від міжнародних вимог, що вимагає додаткових змін і реформ законодавства.

У сфері пасажирських перевезень водним транспортом існує двосторонній зв'язок між правовими системами як на міжнародному, так і на національному рівні. Міжнародні конвенції встановлюють загальні стандарти,

а держави повинні адаптувати ці стандарти відповідно до своїх внутрішніх правових систем. Вплив цієї взаємодії залежить від того, наскільки національне законодавство відповідає міжнародним стандартам.

Однією з ключових проблем є розбіжність у рівні імплементації міжнародних актів. Наприклад, держави-члени ЄС, які застосовують Регламент (ЄС) № 392/2009, мають уніфіковані правила відповідальності перевізника, тоді як у багатьох інших країнах Афінська конвенція ратифікована, але положення Протоколу 2002 р. не інтегровані у внутрішнє право. Це призводить до нерівного рівня правового захисту пасажирів у різних юрисдикціях [8, с. 186].

Важливим викликом є конфлікт між національними та міжнародними стандартами. Виникає питання пріоритетності у випадках, коли положення внутрішнього законодавства суперечать міжнародним договорам. Чинні міжнародні договори мають пріоритет над внутрішніми правилами, згідно зі статтею 9 Конституції України [1, ст. 9]. Однак, у реальному житті суди часто застосовують національні закони, які не відповідають міжнародним стандартам, що знижує ефективність захисту прав пасажирів. За думкою вченої Панченко І.М. «...у співвідношенні міжнародного та національного права існує явище «верховенства міжнародного права». Так, держава яка ратифікувала певний міжнародний акт чи взяла на себе зобов'язання за певним міжнародним договором повинна неухильно та в обов'язковому порядку його дотримуватися.» [21]. Л. Кодра вважав, що концепція верховенства міжнародного права є потужним інструментом, які регулюють поведінку та відносини не тільки між державами, але й між іншими суб'єктами міжнародного права [65].

Особливу складність становить судова практика, яка демонструє різні підходи до тлумачення та застосування норм. Наприклад, суди деяких держав розглядають положення Афінської конвенції як такі, що діють безпосередньо, тоді як інші вимагають спеціальної трансформації у внутрішнє право. Це

створює ризик неоднаковості правозастосування, особливо у справах, що мають транскордонний характер.

Що стосується інституційних і фінансових перешкод для впровадження, це ще одна проблема. Через брак ресурсів для впровадження нових стандартів (наприклад, обов'язкового страхування відповідальності перевізників) деякі держави відкладають ратифікацію чи приведення національного законодавства у відповідність. Це негативно впливає на безпеку та захист пасажирів.

Таким чином, національні та міжнародні закони у сфері морських пасажирських перевезень все ще стикаються. Незважаючи на те, що міжнародні конвенції встановлюють чіткі стандарти, реалізація цих стандартів у різних країнах відрізняється, що заважає уніфікації та створює проблеми для забезпечення єдиного рівня захисту прав пасажирів у всьому світі.

Можна дійти загальних висновків, аналізуючи, як міжнародні та національні закони регулюють пасажирські перевезення водним транспортом.

По-перше, загальна основа для уніфікації правил перевезення пасажирів морем була створена міжнародними договорами у сфері морського права, такими як Конвенція ООН з морського права 1982 року, Афінська конвенція з Протоколами та Конвенція про обмеження відповідальності за морські вимоги 1976 року. Вони встановлюють основні правила відповідальності перевізників, захисту прав пасажирів і обмеження відповідальності судновласників.

По-друге, ефективність міжнародних актів безпосередньо залежить від того, як вони впроваджуються в національних законах. На практиці держави використовують різні моделі імплементації. Це може включати пряме впровадження міжнародних договорів (наприклад, Регламент (ЕС) №392/2009 ЄС) або часткову або повну адаптацію положень (наприклад, законодавство України та багатьох інших країн). Це призводить до нерівності у захисті прав пасажирів у різних юрисдикціях. Міжнародне та внутрішньодержавне право є окремими правовими системами, із своїми особливостями, предметом

регулюванням, об'єктом та суб'єктом, проте разом складаються єдину систему право, яка покликана регулювати ті чи інші відносини.

По-третє, міжнародні та національні стандарти не узгоджуються, судова практика не дотримується конвенцій і економічні, політичні та інституційні перешкоди сповільнюють виконання міжнародних стандартів. До того ж, як зазначає науковиця Стрельцова Є.Д., «..уніфікація морського права у формі міжнародних конвенцій може супроводжуватися проблемами теоретичного та практичного характеру, зв'язаних з різноманітними питаннями. Таким чином, поступово може виникнути загроза «деуніфікації» міжнародного морського права» [42, с. 162].

По-четверте, успішна уніфікація та гармонізація правових норм залежить від активної участі міжнародних організацій (ІМО, ЮНСІТРАЛ, СМІ), а також системної роботи держав щодо впровадження міжнародних стандартів у своїх внутрішніх законах. При цьому важливо, щоб суди застосовували норми міжнародних договорів однаково, що підвищить юридичну визначеність і довіру пасажирів до морського транспорту.

Таким чином, закони, які регулюють пасажирські перевезення водним транспортом на національному та міжнародному рівні, взаємодіють один з одним у складному та багатогранному процесі. Він вимагає постійного вдосконалення механізмів імплементації та посилення контролю за їх застосуванням, щоб створити єдине правове середовище, яке захистить права пасажирів у всьому світі.

РОЗДІЛ 3

ПРАКТИКА ЗАСТОСУВАННЯ УНІФІКОВАНИХ МІЖНАРОДНИХ НОРМ ЩОДО ПЕРЕВЕЗЕННЯ ПАСАЖИРІВ ВОДНИМ ТРАСПОРТОМ

3.1. Порівняльний аналіз імплементації уніфікованих норм про перевезення пасажирів у законодавство різних держав

Уніфікація міжнародних правил перевезення пасажирів і багажу є важливим засобом передбачуваності, захисту прав пасажирів і гармонізації правового режиму під час транскордонних перевезень. Згідно з Афінською конвенцією та Протоколом до неї, єдиний міжнародний стандарт має бути запроваджений у національних правових системах держав-учасниць. Однак досвід різних правових систем показує, що застосування єдиних правил значно відрізняється залежно від юридичної традиції, ступеня розвитку національного законодавства та практики правозастосування [66, с. 37].

Порівняльний аналіз практики дозволяє виявити як подібності, так і відмінності в імплементації міжнародних договірних норм — зокрема Афінської конвенції — у державах із англо-саксонською та континентальною правовими системами. Такий аналіз спрямований на з'ясування наступних завдань: як міжнародні норми адаптуються до національного права; які проблеми виникають у процесі застосування і тлумачення; які механізми правозастосування і судової практики забезпечують ефективність реалізації. Цей підхід дозволяє оцінити не лише формальне прийняття конвенцій, але й їх реальну дію в судовій практиці, адміністративній процедурі та спорах з пасажирями.

Практика застосування уніфікованих міжнародних норм у сфері морського перевезення пасажирів у державах континентальної (романо-германської) правової традиції відрізняється високою формалізацією впровадження в національне законодавство, активною роллю кодифікованих норм і інтерпретацією положень через призму цивільно-правових інститутів.

Континентальні юрисдикції, які прагнуть до системності правових норм, зазвичай трансформують договірні зобов'язання у вигляді положень цивільного кодексу або спеціальних законів. Це полегшує доступ до зобов'язань для судів і адміністративних органів і сприяє уніфікованому тлумаченню в межах правової системи країни [25, с. 180].

Романо-германська правова система (або континентальна) відома ще як система кодифікованого права, тому що її характерною рисою є високий рівень узагальнення та систематизації національного законодавства – наявність великої кількості кодексів [39, с. 103]. У більшості країн континентального блоку Афінська конвенція не залишається «самодіючим» джерелом права без змін: держави вносять зміни до своїх транспортних і морських законів або вносять зміни до них, щоб вони відповідали конвенційним нормам. Це стосується, зокрема, процедур доказування вини, ліміту відповідальності та періоду відповідальності перевізника. Таким чином можна уникнути прямих розбіжностей між спеціальними нормами про морські перевезення та загальними положеннями цивільного кодексу.

Якщо розглядати територію Європи, то скандинавські країни не підписали цю Афінську конвенцію, але включили її режим відповідальності до свого внутрішнього законодавства. Норвегія не ратифікувала конвенцію через незадоволення розміром лімітів відповідальності. Відповідальність перевізників обмежена положеннями Норвезького морського кодексу, але у питаннях відповідальності за смерть або тілесне ушкодження пасажирів або втрату чи пошкодження багажу пасажирів вони дотримуються Конвенції. Норвегія та інші скандинавські країни, Німеччина, Франція та Нідерланди включили Конвенцію до свого законодавства, але не ратифікували її через вищезгадане незадоволення лімітами відповідальності, встановленими Конвенцією [89, р. 8].

Німеччина та Франція демонструють класичний континентальний підхід, посилений регулюванням Європейського Союзу. Там діють суворі відповідності Протоколу 2002 року. Обидві країни імплементували Протокол,

що є обов'язковим для членів ЄС. Це означає, що дворівнева система відповідальності та ліміт у 250 000 SDR за морський інцидент застосовується послідовно.

Окрім норм Афінської конвенції, національне законодавство цих країн підпорядковується Регламенту ЄС № 1177/2010, який вводить додаткові публічно-правові зобов'язання.

Правова система Туреччини належить до континентальної сім'ї, значною мірою ґрунтуючись на кодифікації, що робить її підхід до морського права передбачуваним. Туреччина як велика морська держава, що активно задіяна у міжнародних перевезеннях та туризмі, прагне до стабільності міжнародних правил. Її суди схильні до формального застосування міжнародних конвенцій, щоб забезпечити юридичну передбачуваність для міжнародних перевізників.

Згідно з Турецьким комерційним кодексом, морські пасажирські перевезення врегульовані лише чотирнадцятьма статтями. Ці статті регулюють внутрішні рейси для перевезення пасажирів та їх багажу морем. Варто звернути увагу на відсутність у цьому Кодексі визначення договору, що стосується морських пасажирських перевезень, права та відповідальності пасажирів, багажу, ремонту судна під час рейсу та розірвання договору [84]. У міжнародному праві ці питання викладені в Афінській конвенції та Протоколах до неї, але Туреччина не ратифікувала жодного із документів. Однак також варто зауважити, що Туреччина є одним із активних членів ІМО, приймаючи закони та правила з морських питань з 1999 року.

Отже, незважаючи на приналежність Туреччини до континентальної традиції, яка передбачає високий ступінь уніфікації, Туреччина не ратифікувала Афінську конвенцію та Протокол 2002 року [70]. Це створює істотну прогалину в регулюванні морських перевезень пасажирів. Така політика призводить до того, що пасажирські перевезення, які здійснюються під турецьким прапором або у турецьких водах, регулюються архаїчним національним правом, що руйнує мету міжнародної уніфікації та змушує

судові органи вирішувати складні спори, покладаючись на загальні принципи або колізійні норми.

Таким чином, континентальна правова традиція створює ідеальне середовище для послідовного застосування уніфікованих норм, якщо вони повністю імплементовані. Однак, будь-яка відмова від ратифікації, навіть у цій передбачуваний системі, призводить до швидкої правової фрагментації та зводить нанівець мету міжнародної уніфікації, підкреслюючи, що політична воля має вирішальне значення, навіть більше, ніж сама правова традиція.

На відміну від континентальної правової традиції, англо-саксонські держави, такі як Велика Британія, Сполучені Штати Америки, Канада, Австралія та Нова Зеландія, базують свою правову практику на прецедентах судів. У романо-германській правовій сім'ї саме явище, що іменується прецедентом, є багатозначним і відрізняється від судового прецеденту в системі загального права. У цих країнах система судової практики, як правило, не виходить за межі тлумачення закону та не визнається офіційною формою права, оскільки посиляється на концепцію, згідно з якою судові рішення є обов'язковим лише для сторін – учасників судового розгляду. Для цих країн вона є допоміжним джерелом права [11, с. 78-79]. Це означає, що у цих юрисдикціях тлумачення положень Афінської конвенції походить від рішень судів вищих інстанцій, а не від офіційного тексту договору. Такий метод робить правозастосування більш гнучким, але це також призводить до неоднорідності в практиці, оскільки прецеденти можуть бути різними за силою в різних юрисдикціях.

У Великій Британії Афінська конвенція імплементована Законом про морські перевезення пасажирів [50], який прямо включає текст Конвенції як додаток до національного права. Після набрання чинності Протоколом 2002 р. положення було оновлено, а згодом — гармонізовано через Регламент (ЄС) 392/2009, який залишився чинним у британському праві.

У Канаді Афінська конвенція застосовується через Marine Liability Act (2001), де вона прямо інкорпорована у статтю 37 і наступні [67].

У США Афінська конвенція не ратифікована, але її принципи мають вплив у практиці федеральних судів, які при розгляді спорів щодо пасажирських морських перевезень використовують аналогічні доктрини відповідальності перевізника (carrier's liability for negligence and seaworthiness).

У своїх рішеннях британські суди неодноразово підкреслювали, що Афінська конвенція є обов'язковою і не може бути виключена або обмежена договором, якщо сторони підпадають під її дію.

Ключовою особливістю британської практики є те, що суди, тлумачачи положення Конвенції, звертаються до її англomовного автентичного тексту й посилаються на доктринальні коментарі, що допомагає забезпечити сталість судової аргументації.

У провінції Квебек канадська правова система поєднує елементи англосаксонського підходу до імплементації та континентального підходу до судового тлумачення. Судова практика Канади показує, що Афінська конвенція є частиною внутрішнього права. У справі *Ordon v. Grail* (1998 SCC 34) Верховний суд Канади підтвердив, що морське право Канади є частиною федеральної юрисдикції, а її застосування у морських справах має пріоритет над міжнародними конвенціями [71].

Тобто, можна зробити висновок, що Канада, дотримуючись англосаксонської традиції, демонструє прагнення до внутрішньої уніфікованості морського права. Рішення Верховного Суду у справі *Ordon v. Grail* (1998 SCC 34) стало ключовим, оскільки воно закріпило виключну федеральну юрисдикцію на морськими деліктами.

На відміну від буквального змісту Конвенції, англо-саксонські системи використовують доктринальний підхід до аналізу міжнародних договорів. У цьому підході суди виходять із принципів справедливості (equity) і розумності (reasonableness). Судова практика схильна розширювати значення поняття «морська подія» (maritime incident), що охоплює ушкодження, завдані помилкою екіпажу або дефектами судна під час посадки [10, с. 14].

Таким чином, у державах англо-саксонської правової системи застосування Афінської конвенції зосереджено на судах, оскільки судові рішення відіграють вирішальну роль у формуванні правозастосовної практики. На відміну від континентальної традиції, тут прецедент є основним механізмом тлумачення, а не кодифікація. При цьому суди прагнуть балансувати між міжнародними стандартами та національними принципами справедливості. Це полегшує адаптацію, але ускладнює прогнозування результатів спорів.

Проведений порівняльний аналіз показав, що застосування Афінської конвенції та Протоколу 2002 року в державах із різними правовими системами має спільну мету — забезпечити єдність стандартів відповідальності перевізника, але вони реалізуються через різні правові механізми.

Більшість держав дотримуються принципу пріоритету міжнародних норм над національним законодавством у регулюванні морських перевезень пасажирів, незважаючи на різні правові традиції. Відповідно, багаторічна робота Міжнародної морської організації сприяла уніфікації морського права.

Держави, які ратифікували Афінську конвенцію та Протокол 2002 року, зазвичай використовують їх через два основні механізми: включення положень у національні закони (здебільшого в державах континентальної правової системи), або використання їх у судовій практиці як прямі джерела дії (здебільшого в англо-саксонських системах).

Справедливість і розумність, або еквівалентність і обґрунтованість, надаються пріоритетом над формальною буквою закону в цій системі. Залежно від конкретного випадку перевезення суд може розширити або обмежити дію певного положення Конвенції. Хоча цей метод дає деяку гнучкість, він також створює ризик, що різні юрисдикції тлумачать його по-різному.

Таким чином, ґрунтуючись на проведеному аналізі, можна дійти головного висновку – уніфікація є неповною та умовною. Її успіх залежить не стільки від змісту самого міжнародного договору, скільки від національної судової політики щодо прозорості договору та достатності доведення

недбалості. Для подальшого вдосконалення необхідно не лише розширювати коло ратифікованих держав, але й зробити чіткіші міжнародні стандарти щодо прозорості договірних умов, щоб мінімізувати простір для різного тлумачення у національних судах.

3.2. Правозастосовна практика у сфері пасажирських перевезень водним транспортом

Практика правозастосування є одним із найважливіших механізмів правової системи держави, що допомагає реалізовувати та тлумачити норми міжнародного права, зокрема морського. Ця практика забезпечує реалізацію положень міжнародних договорів, формує сталі підходи до тлумачення норм. Варто зазначити, що без ефективної практики правозастосування норми права залишалися б лише деклараціями. Як зазначають С. Карвацька та А. Лабик «важливим викликом, що стоїть перед міжнародним правом є питання правозастосування та дотримання. На відміну від внутрішнього права, яке підтримується силою держави, міжнародне право значною мірою покладається на добровільне дотримання державами своїх зобов'язань» [13, с. 299].

Можна погодитися із думкою авторів, адже твердження є цілком актуальним в галузі морського права, а зокрема в сфері перевезення пасажирів водним транспортом ефективність правозастосування дуже часто залежить від того, як держави-учасниці виконують положення міжнародних конвенцій, зокрема тих, які стосуються безпеки пасажирських перевезень. Застосування уніфікованих норм у сфері перевезення пасажирів водним транспортом має вирішальне значення для забезпечення єдності правозастосування, передбачуваності судових рішень і правової визначеності у відносинах.

Під правозастосовною практикою в даному випадку, перш за все, слід розуміти діяльність уповноважених суб'єктів, тобто судових або адміністративних органів. Це включає як реактивне правозастосування, тобто розгляд судами спорів між пасажирами та перевізниками, так і проактивне –

діяльність контрольно-наглядових органів, яка безпосередньо спрямована на забезпечення безпеки.

Значення правозастосовної практики у сучасному суспільстві зумовлена тим, що саме така практика наочно відображає фактичний стан та рівень захисту прав пасажирів, гарантії безпеки судноплавства та ефективність механізмів відповідальності перевізників, а не лише декларативні положення конвенцій. Тому саме аналіз такої практики дозволяє зробити висновки щодо успішності уніфікації міжнародних норм або навпаки, виявити прогалини чи колізії, які виникають у процесі реалізації правозастосування уніфікованих норм. За думкою науковця С. Борисенко, «правова визначеність є необхідною передумовою ефективного функціонування держави, оскільки вона забезпечує сталість правопорядку та єдність судової практики. Відсутність єдиного розуміння правових норм призводить до ситуацій, коли аналогічні справи можуть мати різні рішення залежно від судової інстанції або конкретного складу суду», що саме і підтверджує вище сказане [5, с. 63].

Для повного розуміння правозастосовної практики важливо розуміти та чітко розмежовувати, хто саме уповноважений застосовувати норми та які саме норми найчастіше стають предметом правозастосування.

Діяльність у сфері правозастосування норм, що стосуються перевезення пасажирів водним транспортом, здійснюється двома основними гілками влади: судовою та адміністративними органами.

Національні суди виступають основними суб'єктами у вирішенні спорів, що виникають постфактум, тобто вже після порушення певного права пасажирів або завдання шкоди. «Особливу роль відіграє морський арбітраж, котрий є різновидом спеціалізованого арбітражу, провадження в якому здійснюється на основі посиленої взаємодії міжнародних нормативно-правових актів і національного законодавства, а також передбачає застосування морського матеріального права» [43, с. 415].

Насамперед, судова гілка розглядає цивільні позови пасажирів або їхніх представників до перевізників. Найчастіше це стосується відшкодування

шкоди, завданої здоров'ю пасажирів під час перевезення, компенсації за втрату або пошкодження багажу та стягнення компенсації за затримку.

Тобто, можна зробити висновок, що судова практика формує важливі прецеденти щодо тлумачення норм про межі відповідальності перевізника.

На відміну від судів, адміністративні органи здійснюють контроль за наглядом та безпекою, спрямований на запобігання інцидентам та дотримання стандартів.

Безпосереднє звернення до ст. 24 Закону України «Про транспорт» надає можливість зазначити, що до складу морського транспорту входять підприємства морського транспорту, що здійснюють перевезення пасажирів, вантажів, багажу, пошти, судна, судноремонтні заводи, морські шляхи сполучення, а також підприємства зв'язку, промислові, торговельні, будівельні і постачальницькі підприємства, навчальні заклади, заклади охорони здоров'я, фізичної культури, науково-дослідні, проектно-конструкторські організації та інші підприємства, установи та організації незалежно від форм власності, що забезпечують роботу морського транспорту [36]. В самому визначенні морський транспорт законодавцем закладаються відповідні адміністративні послуги, які надаються відповідним суб'єктам.

Держави прапора (Flag States) -це держави, під прапором яких зареєстровано судно. Саме їх практика полягає у сертифікації суден, екіпажів та страхового покриття (зокрема, наявності страхування відповідальності згідно з Протоколом 2002 року) [75].

Держави порту (Port State Control – PSC) – це один із найдієвіших механізмів. Іспектори держави порту (наприклад, у рамках Паризького [72] або Чорноморського [46] меморандумів) перевіряють іноземні судна, які заходять до їх портів. До їх компетенції входить перевірка на відповідність ключовим конвенціям (насамперед SOLAS).

Також варто звернути увагу на національні регулятори. В Україні таким органом є Державна служба морського і внутрішнього водного транспорту та

судноплавства України. До їхньої практики належить ліцензування перевізників, контроль за виконання національного законодавства, що імплементує міжнародні норми та розслідування морських аварій та подій [28]. Як зазначає науковець Ю. Пайда, «...указуючи на досить важливу роль сучасного водного транспорту слід відмітити, що морські адміністрації є складовою частиною всієї транспортної системи, головна мета яких забезпечення перевезення вантажів і пасажирів» [19, с. 222].

Об'єктом правозастосовної практики у сфері морських пасажирських перевезень виступає сукупність нормативно-правових приписів різного рівня. Це, перш за все, положення Міжнародної конвенції з охорони людського життя на морі, а особливо її глави, які стосуються конструкцій, обладнання та експлуатації пасажирських суден. Саме ці норми є об'єктом контроль з боку держав порту та адміністрацій держав прапора, формуючи практику у сфері забезпечення технічної безпеки [60].

У другій половині XX століття міжнародне морське право активно уніфікувалося. Це призвело до створення багатьох міжнародних актів, таких як Афінська конвенція та Протокол до неї 2002 року. Відповідно ці акти є основними об'єктами застосування для судових органів при вирішенні спорів щодо відшкодування шкоди, завданої життю, здоров'ю пасажирів, або їхньому багажу та встановлюють межі такої відповідальності.

У той же час практика показує, що, незважаючи на те, що міжнародні договори досить уніфіковані, різні правові системи тлумачать окремі їхні положення по-різному. Це пов'язано з різними доктринальними позиціями щодо концепції «перевізника», визначення меж відповідальності та того, як міжнародні стандарти поводяться з національним законодавством [80]. Судові рішення, прийняті міжнародними та національними судами, не тільки допомагають вирішувати конкретні спори, але й відіграють важливу роль у створенні єдиної правозастосовної практики морських пасажирських перевезень.

Паралельно із цим важливе значення мають рішення Суду Європейського Союзу, який формує практику тлумачення регламентів ЄС у сфері морських перевезень пасажирів, зокрема Регламенту (ЄС) № 1177/2010 про права пасажирів, які подорожують морем або внутрішніми водними шляхами [77].

Водночас, необхідно розрізняти національну судову практику, яка застосовує імплементовані норми про відповідальність (наприклад, Афінська конвенція) та міжнародну судову практику, яка формує основи тлумачення глобальних морських конвенцій. «Без правильного тлумачення міжнародного договору неможливе правильне його здійснення» [3].

На цьому найвищому рівні рішення Міжнародного трибуналу з морського права, створеного відповідно до Конвенції ООН з морського права, набувають статусу основного джерела для тлумачення та уніфікації міжнародної морської практики. Цей трибунал здебільшого розглядає спори між державами, але його рішення мають доктринальне значення для того, як тлумачити такі поняття, як «морське судно», «перевізник», «відповідальність судовласника» та інші терміни.

Так, у справі M/V “Saiga” (№. 2) трибунал сформулював важливу позицію щодо юрисдикції держав прапора над суднами, що має безпосередній вплив на визначення відповідальності перевізника. Суть справи полягає у тому, що M/V Saiga – нафтовий танкер, який був тимчасово зареєстрований у Сент-Вінсенті та Гренадинах займався продажем гайзолю для риболовних суден та бункерування біля узбережжя Західної Африки. На борту судна були моряки – громадяни України. 28 жовтня 1997 року на танкер напав гвінейський патрульний катер, у зв’язку з тим, що на думку влади Гвінеї танкер Saiga знаходився у ВЕЗ Гвінеї та займався незаконним продажем гайзолю. Сент-Вінсент і Гренадини стверджують, що напад і подальший арешт судна Saiga та його екіпажу у ВЕЗ Сьєрра-Леоне Гвінеєю, конфіскація його вантажу, а також звинувачення та судові рішення проти його екіпажу є порушенням прав Сент-Вінсенту і Гренадини та її суден на свободу судноплавства та інші свободи

відкритого моря. Сент-Вінсент і Гренадини також стверджують, що Гвінея не мала права застосовувати свої митні закони у БЕЗ, а здійснення переслідування було незаконним. ITLOS постановив, що Гвінея не мала права згідно з UNCLOS застосовувати митні закони у БЕЗ. ITLOS також постановив, що Гвінея не виконала вимог щодо переслідування згідно зі статтею 111 UNCLOS. ITLOS встановив, що, стріляючи бойовими боєприпасами з великокаліберної зброї по нафтовому танкеру, Гвінея застосувала надмірну силу під час його арешту, зокрема зазначивши, що попереджувальні постріли та інші нелетальні варіанти повинні були бути вичерпані, перш ніж розглядалися летальні варіанти. ITLOS також встановив, що арешт судна та його екіпажу був порушенням прав Сент-Вінсенту і Гренадини [82].

Іншим важливим джерелом є практика Суду Європейського Союзу, яка тлумачить положення вторинного права ЄС, зокрема Регламент (ЄС) № 1177/2010 про права пасажирів, що подорожують морем або внутрішніми водними шляхами. Суд неодноразово підкреслював, що цей регламент слід тлумачити відповідно до цілей Афінської конвенції, яка уніфікує методи визначення відповідальності перевізників і відшкодування шкоди пасажирам.

Наприклад, у справі Irish Ferries Ltd. проти Національної транспортної установи (C-570/19) Суд ЄС пояснив, що означає, коли пасажирів можуть вимагати компенсації у випадку скасування рейсу через технічні несправності судна. Справа стосувалась Національного транспортного управління (Ірландія) та Irish Ferries Ltd щодо умов компенсації пасажирів, які постраждали від скасування рейсів між Дубліном (Ірландія) та Шербуром (Франція). У 2016 році компанія Irish Ferries Ltd уклала договір з Flensburger Schiffbau-Gesellschaft (суднобудівний завод) на будівництво судна, яке повинно було здатися з повною сертифікацією у 2018 році. Судно мало вступити в експлуатацію у літній сезон та забезпечувати туристичне сполучення Дублін-Шербур. У 2017 році суднобудівна компанія повідомила, що судно буде готове у строк, тобто не пізніше 22 червня 2018 року. У той час Irish Ferries вже почали бронювання на сезон 2018 року. Але 18 квітня 2018

року суднобудівна компанія повідомила, що судно вчасно готове не буде, що у свою чергу викликало потребу у відміні заброньованих рейсів.

Було доведено, що Irish Ferries вжило усіх необхідних заходів (завчасне попередження та пропозиція альтернативних сполучень). Суд розглядав питання чи слід тлумачити статтю 18 Регламенту № 1177/2010 таким чином, що у разі скасування пасажирського сполучення і відсутності альтернативного сполучення на тому ж маршруті, перевізник зобов'язаний запропонувати пасажиру, на підставі права пасажирів на зміну маршруту при рівних умовах до кінцевого пункту призначення, передбаченого цим положенням, альтернативне пасажирське сполучення, яке проходить за іншим маршрутом, ніж маршрут скасованого сполучення, або морське пасажирське сполучення в поєднанні з іншими видами транспорту, такими як залізничний або автомобільний транспорт, і якщо так, то чи зобов'язаний перевізник нести будь-які додаткові витрати, понесені пасажиром у зв'язку з таким зміненням маршруту до кінцевого пункту призначення.

У своєму рішенні Суд визначив, що статті 18 та 19 Регламенту № 1177/2010 слід тлумачити так, що якщо перевізник скасовує пасажирське перевезення, попередивши про це за кілька тижнів до початково запланованого відправлення, пасажир має право на компенсацію [61].

Рішення Європейського суду з прав людини є одним із міжнародних джерел, які встановлюють загальні стандарти захисту прав пасажирів як споживачів транспортних послуг, хоча вони не стосуються безпосередньо морських перевезень. Наприклад, у справах, пов'язаних із правом на ефективний засіб правового захисту та відшкодування шкоди внаслідок недбалості державних органів, ЄСПЛ заклав підхід, що впливає на національну судову практику щодо транспортних перевезень.

Рішення уряду країн-учасниць Афінської конвенції, зокрема Великої Британії, Франції, Греції та Італії, мають важливе значення для національних джерел. Зокрема, завдяки прецедентній системі англійські суди традиційно відіграють важливу роль у розвитку морського права. Так, Апеляційний суд

США підтвердив обмеження відповідальності перевізника відповідно до положень Афінської конвенції у справі *Wallis v. Princess Cruises Inc* (2002). У цій справі компанія *Princess Cruises* намагалася застосувати обмеження відповідальності за смерть пасажирів, посилаючись на положення Афінської конвенції, які були включені до договору перевезення. Юридичний оглядач А. Соопе у своєму аналізі наголошує, що «коли пасажирів бронюють круїз, їм видається договір проїзду, який іноді називають договором про квиток або договором про круїзний квиток, що регулює кожен аспект їхнього круїзу, а також їхні законні права та засоби правового захисту. Договір проїзду – це морський договір, що регулюється загальним морським правом» [52].

Позиція перевізника була така, що обмеження відповідальності конвенцією (на той час 60 000 USD) має бути обов'язковим, оскільки відповідне застереження було надруковане на квитку, тобто вказано у договорі перевезення. Рішення Апеляційного суду скасувало обмеження відповідальності, встановлене конвенцією, на підставі доктрини морського права США. Отже, справа *Wallis v. Princess Cruises Inc*. (2002) є безумовно важливим для розуміння правозастосовної практики, оскільки він демонструє, що хоча міжнародні конвенції і прагнуть уніфікувати норми, національні суди можуть відмовити у застосуванні деяких положень, якщо їх імплементація порушує національні стандарти [90].

Джерела судової практики у сфері перевезення пасажирів водним транспортом формують багаторівневу систему, у якій взаємодіють міжнародні, регіональні та національні судові органи. Вони забезпечують не лише єдність тлумачення міжнародних актів, але й адаптацію уніфікованих норм до правових реалій конкретних держав, що є необхідною умовою ефективного розвитку міжнародного морського права.

Рішення у справі *SL* проти *Vueling Airlines SA* (C-86/19) є прикладом того, як Суд ЄС розтлумачив, в якому розмірі перевізник повинен компенсувати шкоду, завдану пасажирів через скасування рейсу. Пасажирка *SL* подорожувала від Ібіци до Фуертевентури через Барселону, який

здійснювала компанія Vueling. На цьому рейсі її зареєстрований багаж був втрачений. Її вимога була – компенсація у розмірі 1 131 SDR, тобто ліміт, встановлений Монреальською Конвенцією [53]. Але авіакомпанія запропонувала лише 250 євро компенсації, вмотивовуючи це тим, що SL не надала достатньої інформації про багаж. У своєму рішенні Суд сформулював думку, що сума у 1 131 SDR є максимальною, але не означає автоматичного її отримання. Також Суд вказав, що пасажир має обов'язок надавати хоча б певні дані про склад багажу [62]. Незважаючи на те, що справа безпосередньо стосувалася авіаперевезень, Суд підтвердив принцип єдності стандартів захисту прав пасажирів у межах транспортної політики ЄС, тому сформульовані правові підходи також були застосовані до водних пасажирських перевезень.

Таким чином, аналіз практики Європейського суду є важливою частиною дослідження процесу уніфікації міжнародних правил перевезення пасажирів водним транспортом, оскільки саме рішення цього суду формують усталене розуміння права та гарантують послідовність його застосування.

У справі *Denise Kaba v. Carnival Cruise Lines* (2009 р.) суд визнав перевізника відповідальним за травмування пасажирів на борту судна через слизьку палубу та присудив їй компенсацію в розмірі \$2,9 мільйона. Суд постановив, що перевізник повинен гарантувати, що кожен пасажир отримує належні умови безпеки під час подорожі [63]. Це рішення ілюструє важливий принцип, що коли пасажир доводить, що його травма сталася внаслідок грубої недбалості або вини перевізника, національне законодавство та загальне морське право дозволяють стягувати повну компенсацію, яка істотно перевищує ліміти, встановлені Конвенцією.

Відповідальність перевізника за збереження багажу є другою за поширеністю категорією спорів. Афінська конвенція визначає, що перевізник має презумпцію вини, що означає, що він повинен довести, що втрата або пошкодження багажу сталися не з його вини. На практиці такі справи часто

виникають через недостатню фіксацію моменту прийняття багажу на зберігання або через те, що під час посадки на судно немає доказів його стану. У рішенні Axel Walz проти Clickair SA (Case C-63/09) суд постановив, що ліміт у 1000 SDR, встановлений у статті Монреальської конвенції, охоплює як матеріальну, так і нематеріальну шкоду, спричинену втратою багажу. Суть справи стосувалась того, що Axel Walz летів рейсом авіакомпанії Clickair SA. Його багаж був пошкоджений, внаслідок чого пасажир вимагав компенсацію. Суд постановив, що відповідальність авіаперевізника за шкоду, заподіяну пошкодженням або втратою багажу, обмежується сумою, передбаченою пунктом 2 статті 22 Монреальської конвенції (1000 SDR), і не охоплює додаткову моральну шкоду чи компенсацію понад цю межу, якщо пасажир не зробив спеціальної декларації про цінність багажу та не сплатив додатковий збір [45]. Хоча це і стосується авіаперевезень, але все одно рішення є важливим і для морських перевізників, оскільки Афінська конвенція встановлює аналогічний принцип обмеженої відповідальності.

Третій тип спорів стосується компенсації пасажирів за затримку або скасування рейсу. Регламент (ЄС) № 1177/2010 про права пасажирів, які подорожують морем і внутрішніми водними шляхами, регулює такі ситуації в ЄС. Відповідно до статті 19 Регламенту, якщо рейс затримується на понад 90 хвилин або скасовується без належного повідомлення, пасажирів мають право на відшкодування частини свого квитка або перенаправлення на інший маршрут [77].

У судових рішеннях Європейського Союзу неодноразово підкреслюється, що перевізник не може уникнути відповідальності, посилаючись на погодні умови або технічні несправності судна, якщо він не доведе, що вжив усіх розумних заходів для запобігання наслідкам цього. Такий підхід гарантує, що стандарти захисту пасажирів є однаковими для всіх видів транспорту.

Багато важливих справ Суду Європейського Союзу стосувалися практичного застосування Регламенту № 392/2009. Справа C-570/19 Irish

Ferries Ltd. v. National Transport Authority (NTA) є прикладом того, як Суд ЄС розглядає питання про обов'язки перевізників перед пасажирами, якщо рейс скасовується через технічні обставини. У своєму рішенні від 2 вересня 2021 року суд підтвердив, що положення Регламенту (ЄС) № 1177/2010 щодо прав пасажирів, які подорожують морем і внутрішніми водними шляхами, і Регламенту (ЄС) № 392/2009, заснованого на Афінській конвенції, мають однаково застосовуватися. Таким чином, Суд закріпив принцип комплексного захисту пасажирів, включаючи забезпечення доступу до перевезення та допомоги у разі перешкод [61].

Таким чином, судова практика показує, що найпоширенішими категоріями спорів у сфері морських пасажирських перевезень є вимоги щодо відповідальності перевізника за шкоду життю, здоров'ю або майну пасажирів, компенсації за затримку рейсів і порушення прав осіб з обмеженою мобільністю. Поступово сучасна практика створює єдину стратегію тлумачення цих норм, що сприяє подальшому уніфікуванню міжнародного морського права.

Узагальнена характеристика правозастосовної практики виявляє також низку проблемних аспектів, які потребують подальшого вирішення. Зокрема, це стосується недостатньої прозорості договірних умов, прогалин у застосуванні норм щодо прав пасажирів, а також регіональні нерівномірності контролю. Як зазначає Є. Стрельцова: «попри очевидні, в ідеалі, переваги міжнародно-правової уніфікації в сфері морського права, слід зазначити, що сучасний стан даного процесу у глобальному вимірі не можна визнати, м'яко кажучи, досконалим та завершеним» [42, с. 162]. Виявлені недоліки прямо вказують на необхідність подальшого вдосконалення як уніфікованих норм, так і механізмів їхньої імплементації.

Практика застосування норм, що регулюють морські пасажирські перевезення, базується на імперативі уніфікації міжнародного права. Афінська конвенція та Протокол 2002 року є основними уніфікованими інструментами,

на меті яких стоїть створити передбачуваний режим відповідальності перевізника [7, с. 222].

Афінська конвенція та Протокол 2002 року поступово, але не завжди уніфікували законодавство про відповідальність морських перевізників у різних юрисдикціях. Незважаючи на те, що ці міжнародно-правові акти були розроблені з метою встановити єдину систему відповідальності перевізників перед пасажирями, держави-учасниці по-різному трактують і застосовують свої положення в своїх національних судах.

Характерним прикладом є справа Miss Yang проти Carnival PLC (Китай), у якій нещасний випадок біля плавального басейну на борту судна завдав тяжких тілесних ушкоджень пасажирці під час круїзного рейсу. Розглядаючи справу, суд у місті Шанхай визнав, що положення Афінської конвенції можуть застосовуватися навіть частково у випадках, коли фактичні обставини стосуються міжнародного морського транспорту пасажирів. Суд звернув увагу на статтю 13 Афінської конвенції, яка передбачає втрату перевізником права на обмеження відповідальності у випадках, коли шкода є результатом дій або бездіяльності перевізника, вчинених з наміром завдати шкоди або через грубу необережність. Це рішення має вирішальне значення, оскільки демонструє, що суди навіть за межами Європейського Союзу визнають Афінську конвенцію як міжнародний стандарт для визначення меж відповідальності судовласників [69].

Подібна позиція також спостерігається в судах Великої Британії. У справі Dawkins проти Carnival Plc британський суд розглядав позов пасажиря, який отримав травми на палубі круїзного лайнера. Пасажирка послизнулась на палубі, внаслідок чого отримала пошкодження. Суд постановив, що Афінська конвенція застосовується, оскільки перевезення відбувалися між портами різних країн, а договір перевезення передбачав, що маршрут був міжнародним. Суд повинен ретельно вивчити причинно-наслідковий зв'язок між діями перевізника та шкодою, а також використовувати положення Конвенції щодо обмеження відповідальності. Цей випадок показує, як конвенційні стандарти

працюють у прецедентних системах права, де судді мають велику свободу тлумачення [55].

Справа *Lawrence v. NCL (Bahamas) Ltd. (The “Norwegian Jade”)*, розглянута Апеляційним судом Англії та Уельсу у 2017 році, є одним із показових прикладів просторового застосування положень Афінської конвенції у сучасній європейській практиці. Вона стосувалася того, наскільки морський перевізник відповідає за тілесні ушкодження пасажирів, отримані під час переміщення з круїзного судна до берега малим допоміжним човном, також відомим як «tender boat». Пан Лоуренс, позивач, був на борту судна *Norwegian Jade*, яке належало компанії *NCL (Bahamas) Ltd.*, під час круїзу. Під час висадки на берег через допоміжне судно він послизнувся, втратив рівновагу та отримав травми. Перевізник *NCL* наполягав на застосуванні обмеження відповідальності, передбаченого Афінською конвенцією, стверджуючи, що інцидент стався «у процесі перевезення» [51].

Відповідно до пункту 8 статті 1 Афінської конвенції - перевізник несе відповідальність за шкоду, заподіяну під час перевезення пасажирів «морем», тобто у проміжок часу, коли пасажир перебуває на судні або на шляху до/з нього за допомогою засобів, наданих перевізником. Це було основним правовим питанням. Відповідач стверджував, що оскільки *tender boat* є окремим плавзасобом, а не самим круїзним судном, цей процес висадки входить до категорії «перевезення морем», і що, відповідно, Афінська конвенція не повинна застосовуватися.

Суд підтвердив, що період «перевезення» не обмежується лише часом перебування пасажирів на борту основного судна. Він також охоплює період посадки та висадки, як це передбачено Конвенцією. Також було встановлено, що тендерний човен є невід’ємною частиною процесу висадки. Варто також зауважити, що суд підтримав позицію, що період перевезення закінчується лише тоді, коли пасажир досягає «safe position on shore», тобто безпечної позиції на березі.

У цьому рішенні суд також підкреслив, що термін «морське перевезення пасажирів» має тлумачитися з функціональної точки зору, а не з чисто технічної точки зору, оскільки мета Конвенції полягає в тому, щоб забезпечити належний захист пасажирів протягом усього процесу морського перевезення» [51].

Отже, можна зробити висновок, що ця справа закріпила ключове тлумачення уніфікованих норм міжнародного морського права у юрисдикції Англії. З практичної точки зору ця справа має вирішальне значення для створення єдиної європейської судової практики, оскільки вона підтвердила, що за Афінською конвенцією період перевезення також охоплює процес посадки та висадки пасажирів, якщо ці дії здійснюються із засобами, наданими самим перевізником. Це тлумачення допомагає досягти мети узгодження міжнародних транспортних правил, щоб захистити пасажирів у морському туризмі, особливо на круїзних маршрутах, де використання тендерів є поширеним.

Крім того, важливою є справа Michael проти Musgrave (Sea Eagle), суть якої полягає в тому, що позивач Michael отримав тяжку травму під час прогулянки на човні та через різкий його рух, спричинений хвилею, підскочив на сидінні. Позивач стверджував, що оператор човна був недбалим, оскільки погано провів інструктаж, та не попередив про можливі різкі рухи, а також не знизив швидкість. Крім того, відповідач стверджував, що термін позовної давності вплив, відповідно до статті 16 Афінської конвенції, яка передбачає дворічний термін позовної давності для будь-якого «...позову про відшкодування збитків, що виникли внаслідок смерті або тілесних ушкоджень пасажирів, або за втрату чи пошкодження багажу» (Афінська конвенція від та електрон.посилання).

Позивач погодився з тим, що Афінська конвенція буде застосовуватися, якщо Sea Eagle кваліфікуватиметься як судно для цілей Конвенції. Однак, відповідач стверджував, що Sea Eagle не відповідає вимогам, оскільки не є морським судном. Отже, позивач не був пасажиром на борту судна, як це

визначено в Конвенції, і з цього випливало, що дворічний термін позовної давності не застосовуватиметься. Зрештою, Суд розглянув питання про те, чи було судно *Sea Eagle* морським судном та встановив, що *Sea Eagle* являється саме морським судном, адже здійснює вихід у море, навіть незалежно від того чи це міжнародні води чи води у межах однієї країни. Суд дійшов висновку, що хоча конвенція формально стосується міжнародних перевезень, її правила можна застосовувати до тлумачення правовідносин, якщо національне законодавство не містить спеціальних положень [68].

Отже, можна погодитися з думкою Dr S. Lamont-Black, що «...близько 58% морських пасажирів перевозяться між портами однієї країни. Тому ефективно регулювання режиму морських пасажирів ЄС повинно також охоплювати внутрішні перевезення» [66, р. 40]. Таким чином, з огляду на цю справу можна зробити висновок, що Афінська конвенція є джерелом «м'якого права», і допомагає узгодити правозастосування навіть за межами його формальної дії [68].

Розглянемо судову практику Греції, зокрема справа № 1016/2023. Безпосередньо справа стосувалася перевезення пасажирів та транспортних засобів морським шляхом між Грецією та Італією. Під час рейсу на поромі, що виконував даний маршрут у сфері міжнародного перевезення, сталася пожежа, унаслідок якої було завдано шкоду як пасажирам, так і автомобілям. Частина позивачів звернулася до суду з позовом про відшкодування збитків, посиляючись на положення Афінської конвенції.

Суд досліджував питання, чи підпадають під сферу дії Конвенції вимоги, пов'язані зі знищенням або пошкодженням транспортних засобів, які перевозилися на судні. Верховний суд Греції зазначив, що відповідно до статті 1 пункту 5 Афінської конвенції термін «багаж» охоплює предмети, які пасажир перевозить із собою, включаючи транспортні засоби, лише якщо вони є частиною його особистого багажу. Однак у даному випадку автомобілі використовувалися для комерційних перевезень і перевозилися на підставі окремих договорів, відмінних від договорів перевезення пасажирів.

Відтак суд дійшов висновку, що такі транспортні засоби не можуть вважатися «багажем пасажирів» у розумінні Афінської конвенції. Таким чином, Конвенція не підлягає застосуванню до вимог щодо відшкодування шкоди, заподіяної вантажним автомобілям, навіть якщо ці автомобілі належали пасажирів судна [79].

Цим рішенням Верховний суд Греції підтвердив вузьке тлумачення поняття «багаж» у контексті Афінської конвенції та окреслив межі її застосування. Ця справа чітко розмежовує пасажирське перевезення та перевезення вантажів, підкреслюючи, що норми Афінської конвенції застосовуються лише до перевезення пасажирів і їхнього особистого багажу, але не охоплюють комерційні вантажі чи транспортні засоби, що перевозяться окремо від пасажирського договору.

Аналіз судової практики показує, що хоча Афінська конвенція все більше визнається у міжнародному правозастосуванні, вона все ще стикається з кількома проблемами. Серед них неоднакове ставлення судів до вибору права (*choice of law*) у договорах перевезення, різне розуміння меж міжнародного перевезення та відмінності у застосуванні обмежень відповідальності.

Держави-члени ЄС застосовують Афінську конвенцію здебільшого за допомогою норм Регламенту № 392/2009, який спрощує процес правозастосування. Наприклад, у рішеннях італійських судів щодо справи *Costa Concordia* (2012 р.) суди прямо посилалися на положення Афінської конвенції та відповідних положень Регламенту ЄС, що підвищують ліміти відповідальності за шкоду, заподіяну пасажирів.

3 січня 2012 р. круїзний лайнер *Costa Concordia*, що належав компанії *Costa Crociere S.p.A.*, зазнав аварії біля узбережжя острова Джильйо (Італія). На борту перебувало понад 4200 осіб — пасажирів і членів екіпажу. Судно врізалось у прибережну скелю через помилку капітана Франческо Скеттіно, перекинулося і частково затонуло. Унаслідок аварії загинуло 32 людини, сотні

отримали тілесні ушкодження, а пасажери зазнали значних матеріальних і моральних збитків.

Катастрофа Costa Concordia спричинила велику кількість судових процесів у національних судах Італії, Франції, Німеччини, Іспанії, Великої Британії, а також позови в США. Оскільки Італія є державою-учасницею Афінської конвенції (у редакції Протоколу 2002 р.), саме положення цієї Конвенції стали правовою основою визначення меж і підстав відповідальності перевізника. Згідно зі статтями 3 і 7 Конвенції, перевізник несе об'єктивну (пряму) відповідальність за шкоду, завдану пасажирові внаслідок морського інциденту, якщо така шкода виникла під час перевезення. Межа відповідальності за тілесні ушкодження становить 250 000 SDR на одного пасажирів, а при доведенні вини перевізника – до 400 000 SDR [2].

Унаслідок численних позовів, суди ЄС посилалися на Афінську конвенцію та її імплементацію в праві ЄС – Регламент (ЄС) № 392/2009 «про відповідальність пасажирських перевізників морем у разі морських аварійних подій. Цей Регламент прямо відсилає до Афінської конвенції (у редакції 2002 р.) і встановлює аналогічні межі відповідальності [76].

Більшість позовів було врегульовано позасудово, тобто компанія Costa Crociere запропонувала кожному пасажирові-потерпілому компенсацію у розмірі 15 000 євро плюс відшкодування вартості квитка й особистих витрат. Частина пасажирів прийняла цю пропозицію, інші подали позови до судів Італії, Франції та США.

У США позови було відхилено, оскільки круїзний договір передбачав *forum selection clause* – виключну юрисдикцію судів Генуї (Італія).

В Італії кримінальний суд засудив капітана Скеттіно до 16 років позбавлення волі, визнавши його винним у ненавмисному вбивстві та недбалості при керуванні судном. Цивільні суди, вирішуючи позови потерпілих, посилались на Афінську конвенцію як на основний міжнародний документ, що регулює відповідальність перевізника за шкоду, заподіяну пасажирів морським шляхом.

Катастрофа Costa Concordia стала показовим прикладом практичного застосування Афіньської конвенції в сучасних умовах, адже було підтверджено пряму та обмежену відповідальність перевізника згідно з Конвенцією та Регламентом (ЄС) 392/2009, продемонстровано ефективність страхового покриття відповідальності перевізників за вимогами Конвенції.

Саме після катастрофи Costa Concordia судова практика держав-членів почала активно працювати над єдиним тлумаченням понять, визначених у Конвенції «перевізник» і «підрядний перевізник» [56].

Загалом практика ЄС показує, що Афіньська конвенція та Протокол 2002 року заклали основу для системи правового захисту пасажирів морського транспорту, яка поєднує міжнародні стандарти з механізмами правозастосування ЄС. Як зазначає Dr S. Lamont-Black, Афіньська конвенція «гармонізує відповідальність перевізників та компенсацію пасажирів не лише в межах Європейського Союзу, але й на міжнародному рівні для кожного виду транспорту» [66]. Європейські суди та національні суди країн-членів все частіше розглядають положення конвенції з точки зору справедливості, недискримінації та безпеки пасажирів, коли розглядають спори щодо відповідальності перевізників.

У міжнародній та європейській практиці застосування Афіньської конвенції та її Протоколу 2002 року посідає центральне місце у формуванні єдиного підходу до регулювання відповідальності перевізників за шкоду, завдану пасажирів під час морських перевезень. Впровадження цих міжнародно-правових актів забезпечило високий рівень уніфікації транспортного права, створивши спільні стандарти для всіх держав — учасниць Міжнародної морської організації і, зокрема, держав — членів Європейського Союзу. Європейська правова система на практиці демонструє, що Афіньська конвенція та Протоколи до неї стали основою для формування регуляторних норм у сфері захисту прав пасажирів, забезпечення балансу між інтересами споживачів і перевізників, а також узгодження цивільно-правової відповідальності у випадках морських інцидентів.

ВИСНОВКИ

Підводячи підсумки, можна зробити наступні висновки.

1. Правовідносини з перевезення пасажирів водним транспортом становлять комплексну юридичну конструкцію, що поєднує елементи приватного та публічного права та охоплює широкий спектр взаємодій між основними та допоміжними суб'єктами морської транспортної діяльності. Їхньою основою є договір морського або внутрішнього водного перевезення пасажирів, який визначає взаємні права й обов'язки перевізника та пасажирів, формує зобов'язальні правовідносини та встановлює юридичні наслідки неналежного виконання зобов'язань. Нормативний зміст цих правовідносин ґрунтується як на положеннях національного законодавства — насамперед Кодексу торговельного мореплавства України та Закону «Про внутрішній водний транспорт», — так і на міжнародних актах, серед яких провідне місце займають Афінська конвенція 1974 року та Протокол 2002 року, а також регламенти ЄС, а зокрема Регламент (ЄС) № 392/2009.

Сутність правовідносин із перевезення пасажирів полягає не лише у фізичному переміщенні особи водним шляхом, а й у забезпеченні комплексної безпеки, належного сервісу, дотримання технічних стандартів судноплавства та реалізації гарантованих прав пасажирів. Водночас правова природа цих відносин є багаторівневою: з одного боку, вони мають договірний характер і регулюються нормами цивільного та транспортного права; з іншого — перебувають під впливом публічно-правових механізмів контролю, нагляду й стандартизації, що спрямовані на забезпечення безпеки мореплавства та захисту життя й здоров'я осіб на воді.

У структурі правовідносин вирішальне значення мають як основні суб'єкти — перевізник і пасажир, — так і допоміжні учасники: портові адміністрації, морські агенти, страхові компанії, державні контролюючі органи та міжнародні інституції. Їхня діяльність забезпечує функціонування всієї логістичної та правової інфраструктури перевезень, що підкреслює

системний і міждисциплінарний характер цих правовідносин.

Отже, правовідносини з перевезення пасажирів водним транспортом формуються як результат взаємодії різних юридичних норм, суб'єктів і механізмів, а їхня правова природа полягає в поєднанні договірних зобов'язань із публічно-правовими вимогами безпеки, відповідальності та державного контролю. Такий комплексний характер забезпечує передбачуваність, стабільність і захищеність учасників транспортного процесу та відповідає сучасним міжнародним стандартам у сфері водних перевезень.

2. Уніфікація міжнародних норм означає створення єдиних, обов'язкових для різних держав правил, що забезпечують передбачуване та узгоджене регулювання транскордонних відносин. Вона може проявлятися у формі матеріальної, колізійної або інституційної уніфікації, охоплюючи як зміст правових норм, так і механізми їх застосування. Уніфікація має важливе значення для міжнародного транспортного права, оскільки усуває суперечності між національними законодавствами, спрощує міжнародні перевезення та підвищує рівень правового захисту учасників. Її роль полягає у забезпеченні стабільності, юридичної визначеності та ефективності міжнародної взаємодії держав у сфері морських та інших перевезень.

3. Міжнародно-правове регулювання перевезення пасажирів водним транспортом ґрунтується на системі конвенцій, які уніфікують правила відповідальності перевізників, гарантії безпеки та права пасажирів. Центральне місце посідає Афінська конвенція 1974 року та Протокол 2002 року, які встановлюють ліміти компенсації та обов'язкове страхування відповідальності перевізника. Важливе значення має Конвенція SOLAS, що визначає міжнародні стандарти технічної та експлуатаційної безпеки пасажирських суден. UNCLOS-82 створює загальну правову основу свободи мореплавства, юрисдикції держав і вирішення спорів у сфері міжнародних перевезень. Конвенція LLMC 1976 року й акти ЄС доповнюють цю систему, забезпечуючи уніфікацію меж відповідальності та підвищений рівень захисту

пасажирів у міжнародних і регіональних перевезеннях.

Міжнародні організації відіграють ключову роль у формуванні єдиних стандартів у сфері перевезення пасажирів водним транспортом, забезпечуючи узгодженість норм між державами. Міжнародна морська організація розробляє глобальні конвенції та технічні стандарти, які визначають вимоги до безпеки судноплавства і відповідальності перевізників. Водночас Comité Maritime International сприяє кодифікації та уніфікації приватноправових норм, зокрема відповідальності за шкоду пасажиром, активно працюючи над створенням і модернізацією міжнародних конвенцій. Значний внесок роблять органи ООН, такі як ЮНСІТРАЛ і ЮНКТАД, які розробляють модельні акти, рекомендації та аналітичні матеріали для гармонізації національного законодавства. Регіональні організації, насамперед ЄС, доповнюють цю роботу, формуючи додаткові стандарти для своїх держав-членів і зміцнюючи єдиний правовий простір у сфері морських пасажирських перевезень.

Взаємодія міжнародних і національних правових систем у сфері пасажирських перевезень ґрунтується на тому, що міжнародні конвенції встановлюють базові стандарти відповідальності перевізників, безпеки та захисту прав пасажирів, які держави повинні відобразити у своєму внутрішньому законодавстві. Ефективність цієї взаємодії залежить від повноти та якості імплементації міжнародних норм на національному рівні, що демонструють, наприклад, країни ЄС, які застосовують єдиний регламент відповідно до Афінської конвенції. Водночас у багатьох державах спостерігаються проблеми часткової або неповної імплементації, що призводить до правових колізій і нерівного рівня захисту пасажирів у різних юрисдикціях. У результаті узгодження міжнародних та національних норм є ключовою умовою для забезпечення єдності правозастосування та формування стабільного правового середовища у сфері морських перевезень пасажирів.

4. Правозастосовна практика у сфері перевезення пасажирів водним транспортом демонструє поєднання судових та адміністративних механізмів,

які забезпечують реальне виконання міжнародних та національних норм. Суди формують ключові підходи до тлумачення положень Афінської конвенції та регламентів ЄС, зокрема щодо меж відповідальності перевізника, прав пасажирів на компенсацію та належну безпеку під час подорожі. Адміністративні органи (держави прапора, держави порту та національні морські адміністрації) забезпечують превентивний контроль, спрямований на дотримання технічних і безпекових стандартів, що визначені міжнародними конвенціями. Узагальнюючи наявні рішення різних юрисдикцій, можна стверджувати, що правозастосовна практика не лише забезпечує єдність застосування уніфікованих норм, але й виявляє наявні прогалини й колізії, які потребують подальшого вдосконалення регулювання у сфері морських пасажирських перевезень.

Практика застосування Афінської конвенції 1974 р. та Протоколу 2002 р. демонструє, що ці міжнародні акти створюють уніфіковану систему відповідальності морських перевізників за шкоду пасажирам та їх багажу, яка визнається як у прецедентних, так і в континентальних правових системах. Суди різних країн, зокрема Великої Британії, Греції, Китаю та держав ЄС, підтверджують застосування положень Конвенції щодо тілесних ушкоджень, втрати багажу та періоду «морського перевезення», включно з посадкою і висадкою пасажирів. Практика, на прикладі справ типу *Costa Concordia* та *Norwegian Jade*, показує, що Конвенція забезпечує пряме обмеження відповідальності перевізника, водночас залишаючи можливість стягнення повної компенсації у разі доведеної вини або грубої недбалості. Загалом, застосування Афінської конвенції та Протоколу 2002 року формує єдиний міжнародний підхід до правового захисту пасажирів, гармонізуючи стандарти відповідальності перевізників і механізми компенсації на національному та європейському рівнях.

Імплементация Афінської конвенції та Протоколу 2002 року значно відрізняється залежно від правової системи: континентальні держави (Німеччина, Франція, Туреччина) переважно інтегрують норми конвенції у

національне законодавство, що забезпечує системність і передбачуваність застосування. У країнах англо-саксонської традиції (Велика Британія, Канада, США) основним механізмом реалізації є судова практика, де прецеденти формують тлумачення положень конвенції та адаптацію до національних принципів справедливості. При цьому навіть у континентальних юрисдикціях відсутність ратифікації або часткове впровадження міжнародних норм (як у Туреччині чи Скандинавії) створює прогалини в уніфікації та ускладнює застосування. Загалом, незважаючи на спільну мету – гармонізацію відповідальності перевізників і захист прав пасажирів, практична реалізація міжнародних норм залежить від політичної волі та національної судової практики.

5. Проведений порівняльний аналіз показав, що імплементація уніфікованих міжнародних норм про перевезення пасажирів водним транспортом значною мірою залежить від правової традиції держави, її законодавчої техніки та ролі судової практики у формуванні морського права. Хоча Афінська конвенція 1974 року та Протокол 2002 року встановлюють єдиний міжнародний стандарт відповідальності морських перевізників, способи їх реалізації у національних правових системах суттєво відрізняються.

У державах континентальної правової системи імплементація здійснюється шляхом формального включення конвенційних положень до кодексів і спеціальних законів. Це забезпечує високий рівень внутрішньої узгодженості та передбачуваності правозастосування, але водночас робить ефективність уніфікації залежною від політичної волі законодавця. Приклади Німеччини та Франції демонструють послідовне й комплексне впровадження норм Афінської конвенції та Протоколу 2002 року, тоді як ситуація Туреччини засвідчує, що навіть в умовах кодифікованого права відмова від ратифікації призводить до фрагментації правового регулювання та порушення єдності міжнародних стандартів.

Натомість у країнах англо-саксонської правової традиції ключову роль

відіграють судові прецеденти, а імплементація міжнародних договорів часто здійснюється через інкорпорацію положень конвенцій у національні акти або їх застосування судами як авторитетних джерел. Велика Британія та Канада демонструють високий рівень сумісності із міжнародними стандартами, тоді як у США нератифікована Конвенція впливає на практику лише через аналогічні доктрини відповідальності. Така модель забезпечує більшу гнучкість правозастосування, але створює ризик неоднорідності тлумачення у різних юрисдикціях.

Загалом аналіз свідчить, що міжнародна уніфікація норм про перевезення пасажирів водним транспортом є неповною та нерівномірною. Її ефективність визначається не лише текстом міжнародних договорів, а й особливостями національних правових систем, рівнем гармонізації із судовою практикою та реальним виконанням норм у практиці перевезень. Для підвищення результативності уніфікації необхідне розширення кола ратифікованих держав, подальше уточнення міжнародних стандартів, а також узгодження механізмів тлумачення й застосування норм у національних судах.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Конституція України від 28 червня 1996 р. *Відомості Верховної Ради України*. 1996. № 30. Ст. 141.
2. Афінівська конвенція про перевезення морем пасажирів та їх багажу 1974 року : Конвенція від 13 грудня 1974 року №995_094. URL : https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_094#Text. (дата звернення 22.10.2025)
3. Албу А.А. Тлумачення міжнародних договорів згідно Конвенції про право міжнародних договорів. *Проблеми реалізації норм Конституції України в умовах воєнного стану* : матеріали міжнар. наук.-практ інтернет-конф. (м.Івано-Франківськ, 27 червня 2022 року). Івано-Франківськ : Прикарпатський національний університет імені Василя Стефаника, 2022. С.23-28. URL : <https://lib-old.pnu.edu.ua/bitstream/123456789/15993/1/Мат.%20конф.%2027.06.22%20р%20%286%29-23-28.pdf> (дата звернення 28.10.2025)
4. Білляр К. Л. Загальна характеристика правотворчої діяльності Міжнародної морської організації (ІМО). *Часопис Київського університету права*. 2015. №. 1. С. 289-293. URL : http://www.irbis-nbuv.gov.ua/cgi-bin/irbis_nbuv/cgiirbis_64.exe?C21COM=2&I21DBN=UJRN&P21DBN=UJRN&IMAGE_FILE_DOWNLOAD=1&Image_file_name=PDF/Chkup_2015_1_70.pdf (дата звернення 16.09.2025)
5. Борисенко С. І. Проблема неоднозначного тлумачення правових норм: причини та шляхи подолання. *Право і суспільство*. 2025. № 2. С. 59-65. DOI : <https://doi.org/10.32842/2078-3736/2025.2.10> (дата звернення 20.08.2025)
6. Гапонов О.О. Міжнародне законодавство, яке урегульовує відносини в сфері морських перевезень. *Юридичний науковий електронний журнал*. 2024. № 3. С. 662-664. DOI : <https://doi.org/10.32782/2524-0374/2024-3/160> С. 663 (дата звернення 29.09.2025)
7. Даниленко Д. В. Афінівська конвенція про перевезення морем пасажирів та їх багажу 1974 року. *Вісник Південного регіонального центру Національної академії правових наук України*. 2018. №. 17. С. 217-223. С. 218. URL : http://www.irbis-nbuv.gov.ua/cgi-bin/irbis_nbuv/cgiirbis_64.exe?

C21COM=2&I21DBN=UJRN&P21DBN=UJRN&IMAGE_FILE_DOWNLOAD=1&Image_file_name=PDF/vprc_2018_17_29.pdf (дата звернення 21.09.2025)

8. Даниленко Д.В. Уніфікація колізійних норм про перевезення морем пасажирів та їх багажу в міжнародному приватному праві : монографія. Одеса : Фенікс, 2020. 216 с.

9. Директива 2000/59/ЄС Європейського парламенту та Ради від 27 листопада 2000 року про приймальні споруди у портах для суднових відходів та залишків вантажу *Офіційний вісник Європейського Союзу*. 2000. L 332. Р. 81-90.

10. Єгоров А. Є. Судова практика як джерело права: порівняльний аналіз континентальної, англосаксонської та української правових сімей. *Актуальні проблеми вітчизняної юриспруденції*. 2024. № 1. С. 9-16. DOI : <https://doi.org/10.32782/2408-9257-2024-1-2> (дата звернення 15.10.2025)

11. Журавльов А. В. Судовий прецедент як джерело права в адміністративному судочинстві. *Актуальні проблеми держави і права* : зб. наук. пр. / редкол. В. В. Завальнюк (голов. ред.) [та ін.] ; відп. за вип. М. В. Афанасьєва. Одеса : Видавничий дім "Гельветика", 2016. Вип. 76. С.75-84.URL: <https://dspace.onua.edu.ua/server/api/core/bitstreams/925b0454-5e79-4824-be13-a6c81bffb5e5/content> (дата звернення 20.08.2025)

12. Ілюшина Т.В. Правове регулювання відповідальності перевізника за договором міжнародного морського перевезення пасажирів та багажу. *Правова держава*. 2016. Т. 24. С. 176–182. URL: <https://dspace.onu.edu.ua/server/api/core/bitstreams/671cd914-a8b1-4e78-a6ef-f7d02fda4475/content> (дата звернення 17.09.2025)

13. Карвацька С. Б., Лабик А. Р. Зміцнення міжнародного права та забезпечення його ефективності: виклики та перспективи. *Аналітично-порівняльне правознавство*. 2025. Т. 3. №. 3. С. 297-302. DOI : <https://doi.org/10.24144/2788-6018.2025.03.3.46> (дата звернення 20.10.2025)

14. Кодекс торговельного мореплавства України: Закон від 23 травня 1995 року № 176/95-ВР. *Відомості Верховної Ради України (ВВР)*. URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/176/95-вр#n495> (дата звернення 16.08.2025)
15. Конвенція ООН з морського права (UNCLOS) від 10 грудня 1982 року // United Nations Convention on the Law of the Sea. – Montego Bay, 1982. – URL : https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_e.pdf (дата звернення 06.07.2025)
16. Лазоренко В.В. Розвиток міжнародного морського торговельного права в морських кодексах: історичний аспект. *Електронне наукове фахове видання з юридичних наук «Правова просвіта»*. 2017. № 12. URL : http://www.pravo.nayka.com.ua/pdf/12_2017/102.pdf(дата звернення 19.09.2025)
17. Махмурова-Дишлюк О. П. Безпека судноплавства як важлива умова охорони людського життя. *Юридичний вісник. Повітряне і космічне право*. 2016. № 3. С.11-16. URL : http://nbuv.gov.ua/UJRN/Npnau_2016_3_4 (дата звернення 20.10.2025)
18. Нікіша Д. О., Левченко С. Г. За морську могутність України. *Митна справа*. 2014. №. 3. С. 21-25. URL : http://www.irbis-nbuv.gov.ua/cgi-bin/irbis_nbuv/cgiirbis_64.exe?C21COM=2&I21DBN=UJRN&P21DBN=UJRN&IMAGE_FILE_DOWNLOAD=1&Image_file_name=PDF/Ms_2014_3_7.pdf (дата звернення 10.08.2025)
19. Пайда Ю. Ю. Правове врегулювання у сфері внутрішнього водного судноплавства України. *Науковий вісник Ужгородського національного університету. Серія: Право*. 2021. Т. 63. С. 219-228. URL: <http://visnyk-pravo.uzhnu.edu.ua/article/view/232257> (дата звернення 16.10.2025)
20. Панфілова Ю.М. Деякі аспекти міжнародно-правової регламентації безпеки судноплавства. *Modern scientific journal (Сучасний науковий журнал)*. 2023. Вип. №1(1). С. 64-71 DOI : <https://doi.org/10.36994/2786-9008-2023-1-9> (дата звернення 06.07.2025)
21. Панченко І. М., Ткаченко О. М. & Підлісний Є. В.. Співвідношення міжнародного і внутрішньодержавного права: теоретичні аспекти. *Академічні*

візії. 2023. № 15. DOI : <http://dx.doi.org/10.5281/zenodo.75684519> (дата звернення 20.10.2025)

22. Пальченко А. А. Імплементція положень міжнародних конвенцій з морського права в національне право України. *Морська безпека Балто-Чорноморського регіону: виклики та загрози* : мат. III Міжнародної наукової конференції 23 грудня 2022 р. м. Одеса (Одеський державний університет внутрішніх справ). 2022. С. 55-59. URL : <http://www.baltijapublishing.lv/omp/index.php/bp/catalog/download/277/7602/16225-1#page=55> (дата звернення 18.10.2025)

23. Пасажирські перевезення: підручник I час. / за ред. проф. О.С. Ігнатенко, доц. В.С. Маруніча. Київ: НТУ, 2017. 283с. URL: http://lib.ntu.edu.ua/catalog/docs/transportation%20law%20and%20logistics/transportation%20law%20and%20logistics%2045_2017.pdf (дата звернення 20.07.2025)

24. Пасічник Я. С. Тлумачення Міжнародним трибуналом з морського права (місто Гамбург) Конвенції ООН з морського права 1982 року : зб. конф. «*Global Trends and Direction of Scientific Research Development*» : XXXII International scientific and practical conference. Hamburg, Germany. International Scientific Unity, 2024. 285 p. URL: https://www.researchgate.net/profile/Larisa-Ivasko/publication/391977612_PIDTRIMKA_INNOVACIJNOGO_ROZVITKU_PERSONALU_PIDPRIEMSTV_V_UKRAINI/links/682f119bdf0e3f544f570dea/PIDTRIMKA-INNOVACIJNOGO-ROZVITKU-PERSONALU-PIDPRIEMSTV-V-UKRAINI.pdf#page=124 (дата звернення 18.09.2025)

25. Петруненко Я. В. Моделі нормопроєктної діяльності в країнах ЄС: порівняльний аналіз та рекомендації для України. *Електронне наукове видання «Аналітично-порівняльне правознавство»*. 2025. С. 176-189. DOI : <https://doi.org/10.24144/2788-6018.2025.03.3.55> (дата звернення 16.09.2025)

26. План науково-дослідних та дослідно-конструкторських робіт Державного департаменту морського і річкового транспорту на 2008 рік: затверджено Наказом Мінтрансзв'язку від 06.05.2008 № 508. URL:

<https://zakon.rada.gov.ua/rada/show/v0506650-08#Text> (дата звернення 20.09.2025)

27. Покора І.Є Міжнародний морський комітет як одна з провідних міжнародних організацій у сфері уніфікації норм міжнародного приватного морського права. *Вісник запорізького національного університету*. 2014. № 4 (і). С. 101-107. URL : <https://law.journalsofznu.zp.ua/archive/visnik-4-2014-1/16.pdf> (дата звернення 11.10.2025)

28. Положення про Державну службу морського і внутрішнього водного транспорту та судноплавства України, затв. Кабінетом Міністрів України, 15.05.2013 № 469-р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/212-2022-п#Text> (дата звернення 16.09.2025)

29. Приходько Х. В. Інституціоналізація конституційного процесу України в євроінтеграційних умовах : зб.наук. праць проф. до 55-річчя М.О. Баймуратова / Упорядник та відп. ред. Ю.О. Волошин. К.: Логос, 2009. С. 531-547.

30. Про внутрішній водний транспорт : Закон від 03.12.2020, № 1054-ІХ. *Відомості Верховної Ради України (ВВР)*. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1054-20#Text> (дата звернення 19.09.2025)

31. Про затвердження Ліцензійних умов провадження господарської діяльності з перевезення пасажирів, небезпечних вантажів та небезпечних відходів внутрішнім водним, морським транспортом: затверджено Постановою КМУ від 23.12.2015 р. №1186. URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1186-2015-п#Text>(дата звернення 20.08.2025)

32. Про затвердження Правил перевезення вантажів, пасажирів і багажу внутрішнім водним транспортом : Наказ Міністерства інфраструктури України від 15.04.2022, № 220. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0644-22#n15> (дата звернення 29.09.2025)

33. Прокопенко В. Поняття та правова основа діяльності водного транспорту: митний аспект. *Lex Portus*. 2018. Т. 2, вип. 10. С. 169–179. (2

(10)`2018). URL: <https://dspace.onua.edu.ua/server/api/core/bitstreams/e55c272d-14ac-4066-ad64-7007abcad9ef/content> (дата звернення 19.06.2025)

34. Про міжнародні договори України : Закон України від 29.06.2004, № 1906-IV. *Відомості Верховної Ради України (ВВР)*. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1906-15#Text>. (дата звернення 19.08.2025)

35. Про морські порти України : Закон України від 17.05.2012, № 4709-IV. *Відомості Верховної Ради України (ВВР)*. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/4709-17#Text>. (дата звернення 18.08.2025)

36. Про транспорт : Закон України від 10.11.1994 № 232/94-ВР. *Відомості Верховної Ради України (ВВР)*. URL : https://zakon.rada.gov.ua/go/232/94-%D0%B2%D1%80____ (дата звернення 18.08.2025)

37. Протокол до Афінської конвенції про перевезення морем пасажирів та їх багажу 1974 року : Протокол від 19 листопада 1976 року №896_016. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_095#Text . (дата звернення 20.07.2025)

38. Рябікін Д. А. Роль міжнародних організацій у процесі уніфікації норм про відповідальність морського перевізника. *Науковий вісник Херсонського державного університету. Серія: Юридичні науки*. 2015. №. 2 (1). С. 162-165. URL: [http://www.irbis-nbuv.gov.ua/cgi-bin/irbis_nbuv/cgiirbis_64.exe?C21COM=2&I21DBN=UJRN&P21DBN=UJRN&IMAGE_FILE_DOWNLOAD=1&Image_file_name=PDF/Nvkhdu_jur_2015_2\(1\)___40.pdf](http://www.irbis-nbuv.gov.ua/cgi-bin/irbis_nbuv/cgiirbis_64.exe?C21COM=2&I21DBN=UJRN&P21DBN=UJRN&IMAGE_FILE_DOWNLOAD=1&Image_file_name=PDF/Nvkhdu_jur_2015_2(1)___40.pdf) (дата звернення 20.09.2025)

39. Скакун О. Ф. Теорія держави і права. Харків : Консум, 2004. С. 656 URL: https://duikt.edu.ua/uploads/l_948_39072050.pdf (дата звернення 20.09.2025)

40. Стрельцова Є. Міжнародне приватне морське право України: сучасний стан системи колізійних норм. *Право України*. 2020. Т. 6. С. 95–110. URL: http://jnas.nbuv.gov.ua/j-pdf/prukr_2020_6_8.pdf. (дата звернення 16.10.2025)

41. Стрельцова Є.Д. Уніфікація як закономірна тенденція розвитку міжнародного приватного права: загальний огляд. *Вісник Академії адвокатури України*. 2015. №2. С. 26-33. URL: http://www.irbis-nbuv.gov.ua/cgi-bin/irbis_nbuv/cgiirbis_64.exe?C21COM=2&I21DBN=UJRN&P21DBN=UJRN&IMAGE_FILE_DOWNLOAD=1&Image_file_name=PDF/vaau_2015_12_2_5.pdf (дата звернення 17.09.2025)

42. Стрельцова Є. Д. Щодо спроб міжнародно-правової уніфікації окремих інститутів морського права. *Науковий вісник Міжнародного гуманітарного університету. Серія: Юриспруденція*. 2014. №. 11 (2). С. 160-163. URL: [http://www.irbis-nbuv.gov.ua/cgi-bin/irbis_nbuv/cgiirbis_64.exe?C21COM=2&I21DBN=UJRN&P21DBN=UJRN&IMAGE_FILE_DOWNLOAD=1&Image_file_name=PDF/Nvmgu_jur_2014_11\(2\)__46.pdf](http://www.irbis-nbuv.gov.ua/cgi-bin/irbis_nbuv/cgiirbis_64.exe?C21COM=2&I21DBN=UJRN&P21DBN=UJRN&IMAGE_FILE_DOWNLOAD=1&Image_file_name=PDF/Nvmgu_jur_2014_11(2)__46.pdf) (дата звернення 10.08.2025)

43. Суббот А. І., Бісюк О. С. Специфіка морського арбітражу: теоретико-правові засади функціонування. *Scientific notes of Lviv University of Business and Law*. 2024. №. 43. С. 411-417. DOI : <https://doi.org/10.5281/zenodo.15698048> (дата звернення 17.10.2025)

44. Тимченко Н. М., Кузьменко О. Ю. Дослідження розвитку ринку перевезень водним транспортом в сучасних умовах господарювання. *Науковий вісник Херсонської державної морської академії*. 2018. №19. С.73-78. URL : <https://rep.ksma.ks.ua/server/api/core/bitstreams/645bdeb0-922c-4019-be22-1d6dae932f64/content>. (дата звернення 10.08.2025)

45. Axel Walz v. Clickair SA, Case C-63/09, Judgment of the Court (Third Chamber) of 6 May 2010. Court of Justice of the European Union. URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:62009CJ0063> (дата звернення 10.09.2025)

46. Black Sea Memorandum of Understanding on Port State Control, Bucharest, 1993. Available at: <http://www.bsmou.org> (дата звернення 10.10.2025)

47. Berger K.P. History & modern evolution of transnational commercial law. El.ed. : *TransLex Principles*. URL: https://www.trans-lex.org/the-lex-mercatoria-and-the-translex-principles_ID8 (дата звернення 19.09.2025)
48. Berlingieri F. The Work of the Comité Maritime International: Past, Present, and Future. *Tulane Law Review*. 1983. Vol. 57, Is. 5. URL: <https://www.tulanelawreview.org/pub/volume57/issue5/the-work-of-the-comit-maritime-international-past-present-and-future> (дата звернення 09.08.2025)
49. Bokareva O. Uniformity of Transport Law through International Regimes. Chapter 2 : International regimes on carriage of goods: a historical overview. UK : Edward Elgar Publishing, Inc. 2019. 360 p. DOI: <https://doi.org/10.4337/9781786437457> (дата звернення 08.08.2025)
50. Carriage of Passengers and their Luggage by Sea Act 1979, URL: <https://www.legislation.gov.uk/ukxi/1987/670/made> (дата звернення 10.10.2025)
51. CMLCMI Database, CaseID CMI120 URL: <https://cmlcmidatabase.org/lawrence-v-ncl-bahamas-ltd> (дата звернення 16.10.2025)
52. Coone A. Cruise-ship passenger injury litigation. *Advocate*. Oct/2022. URL: <https://www.advocatemagazine.com/images/issues/2022/10-october/reprints/Coone-Oct22-article.pdf> (дата звернення 12.10.2025)
53. Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air (Montreal, 28 May 1999) // United Nations Treaty Series. – Vol. 2242. — URL: <https://www.iata.org/contentassets/fb1137ff561a4819a2d38f3db7308758/mc99-full-text.pdf> (дата звернення 20.10.2025)
54. Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims (LLMC), 1976. London : IMO, 1976. 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 10.08.2025)
55. Dawkins v. Carnival Plc. URL: <https://cmlcmidatabase.org/dawkins-v-carnival-plc> (дата звернення 16.10.2025)

56. Di Lieto A. Costa Concordia: Anatomy of an Organisational Accident. University of Tasmania: Hobart, Australia. 2012. URL: <https://maritimesafetyinnovationlab.org/wp-content/uploads/2012/07/costaconcordiaanatomyofanorganisationalaccident.pdf> (дата звернення 12.10.2025)
57. EUR-Lex: Access to European Union law. URL: <https://eur-lex.europa.eu/> (Дата звернення 20.09.2025 року)
58. Howarth R. J. Lex mercatoria: can general principles of law govern international commercial contracts? *Canterbury Law Review*. 2004. №. 10. URL: https://search.informit.org/doi/abs/10.3316/agis_archive.20051170 (дата звернення 10.09.2025)
59. International Maritime Organization. Brief History of IMO. URL: <https://www.imo.org/en/about/historyofimo/pages/default.aspx> (дата звернення 15.08.2025)
60. International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS), 1974. – London : *International Maritime Organization*. 1974. URL: [https://www.imo.org/en/about/conventions/pages/international-convention-for-the-safety-of-life-at-sea-\(solas\),-1974.aspx](https://www.imo.org/en/about/conventions/pages/international-convention-for-the-safety-of-life-at-sea-(solas),-1974.aspx) (дата звернення 10.08.2025)
61. Judgment of the Court (CJEU), Case C-570/19, Irish Ferries Ltd. v. National Transport Authority, ECLI:EU:C:2021:379.- URL: <https://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?text=&docid=245523&pageIndex=0&doclang=EN&mode=lst&dir=&occ=first&part=1&cid=10817198> (дата звернення 20.10.2025)
62. Judgment of the Court (CJEU) of 9 July 2020, SL v. Vueling Airlines SA, Case C-86/19, ECLI:EU:C:2020:5438 URL : <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/sl/TXT/?uri=CELEX:62019CJ0086> (дата звернення 18.10.2025)
63. Kaba v. Carnival Cruise Lines, Inc., 2009. URL: <https://dockets.justia.com/docket/florida/flsdce/1:2010cv21627/357827> (дата звернення 18.10.2025)

64. Karshenas M. Power, ideology and global development: on the origins, evolution and achievements of UNCTAD. *Development and Change*. June 2016. Vol. 47. № 4. P. 664-685 DOI : <http://10.1111/dech.12239> (дата звернення 10.09.2025)
65. Kodra L. The relationship between international law and national law. *Global Journal of Politics and Law Research*. 2017. P.1-11. URL: <http://www.eajournals.org/wp-content/uploads/The-relationship-betweeninternational-law-and-national-law.pdf> (дата звернення 07.09.2025)
66. Lamont-Black S. Sea Passenger Rights and the Implementation of the Athens Convention in the EU. *Austl. & NZ Mar. LJ*. 2018. T. 32. P. 36-58. URL: https://heinonline.org/hol-cgi-bin/get_pdf.cgi?handle=hein.journals/ausnewma32§ion=12 (дата звернення 13.09.2025)
67. Marine Liability Act 2001 (Canada), S.C. 2001, c. 6. URL: <https://laws-lois.justice.gc.ca/eng/acts/m-0.7/> (дата звернення 10.10.2025)
68. Michael v Musgrave (The Sea Eagle), 2011. CMI2303 URL: <https://cmlcmidatabase.org/michael-v-musgrave-trading-ynys-ribs-sea-eagle> (дата звернення 20.10.2025)
69. Miss Yang v. Carnival PLC (China), 2018. CMI214 URL: <https://cmlcmidatabase.org/yang-v-carnival-uk-plc> (дата звернення 22.10.2025)
70. Muhammet Tokgoz. Incorporation of the Athens convention relating to the carriage of passengers and their luggage by sea, 2002 into Turkish national legislation. International maritime law institute. 2009/2010. URL: <https://imli.org/wp-content/uploads/2021/03/Muhammet-TOKGOZ.pdf> (дата звернення 17.10.2025)
71. Ordon v. Grail 1998 1 S.C.R. 437. URL: <https://decisions.scc-csc.ca/scc-csc/scc-csc/en/item/1667/index.do> (дата звернення 19.10.2025)
72. Paris Memorandum of Understanding on Port State Control, Paris, 1982. Available at: <https://www.parismou.org> (дата звернення 10.10.2025)

73. Peralta E. O. New requirements and risk distribution for the liability of carriers of passengers by sea in the event of accidents under Regulation (EC) № 392/2009. *European transport law*. 2014. Т. 49. №. 3. С. 247-270. URL: https://www.academia.edu/download/34259956/pruebas_imprenta_ETL.pdf (дата звернення 18.09.2025)
74. Piñeiro L. C., Mejia M. Q. Introduction to the law and practice of the IMO. The *Elgar Companion to the Law and Practice of the International Maritime Organization*. Edward Elgar Publishing, 2024. P. 1-14. DOI: <https://doi.org/10.4337/9781802206883.00008> (дата звернення 10.10.2025)
75. Protocol of 2002 to the Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea, 1974, Athens, 2002. Available at: <https://cil.nus.edu.sg/wp-content/uploads/2017/08/2002-Prot-Athens-Convention-Carriage-of-Passengers.pdf> (дата звернення 18.08.2025)
76. Regulation (EU) № 392/2009 of the European Parliament and of the Council of 23 April 2009 on the liability of carriers of passengers by sea in the event of accidents. *Official Journal of the European Union*. 2009. L 131. С. 24–46. URL: https://eur-lex.europa.eu/legal_content/EN/TXT/?uri=CELEX:32009R0392 (дата звернення 17.09.2025)
77. Regulation (EU) № 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 07.09.2025)
78. Soyer B., Tettenborn A. Maritime Liabilities in a Global and Regional Context. 1st Edition. London : *Informa Law from Routledge*, 2018. 372 с. DOI: <https://doi.org/10.4324/9781351028141> (дата звернення 22.09.2025)
79. Supreme Court of Greece, Decision No. 1016/2023, CMI Database URL: <https://cmlcmidatabase.org/decision-10162023> (дата звернення 18.10.2025)
80. Tetley W. Marine Cargo Claims. 4-е вид. У 2 т. – Montréal: Éditions Yvon Blais; Toronto: Thomson/Carswell, 2008. Т. 1–2. XLI, P. 1021-1025

81. The Baltic and International Maritime Council (BIMCO). The practical voice of shipping. URL: <https://www.bimco.org/> (дата звернення 17.09.2025)
82. The M/V “Saiga” (№. 2) Case (Saint Vincent and the Grenadines v. Guinea), Judgment of 1 July 1999, ITLOS Reports 1999. URL: <https://www.itlos.org/en/main/cases/list-of-cases/case-no-2/> (дата звернення 16.10.2025)
83. Types of ships. *Marine Engineering Study Material*. 02.09.2020. URL: <https://marineengineeringstudymaterial.wordpress.com/2020/09/02/types-of-ships/> (дата звернення 10.07.2025)
84. Turkish Commercial Code №6102, 2011. URL: <https://www.pwc.com.tr/en/publications/ttk-assets/pages/ttk-a-blueprint-for-the-future.pdf> (дата звернення 15.09.2025)
85. UNCITRAL. Digest of Case Law on the United Nations Convention on the International Sale of Goods (CISG). New York: UN, 2016
86. United Nations Commission on International Trade Law (UNCITRAL) and Comité Maritime International. *Transport Law Colloquium* (Нью-Йорк, 6 липня 2000 р.) URL: <https://uncitral.un.org/sites/uncitral.un.org/files/media-documents/EN/Colloquia/cmi-finale.pdf> (дата звернення 22.08.2025)
87. United Nations Commission on International Trade Law (UNCITRAL). Coordination of Work on International Trade Law URL: <https://uncitral.un.org/en/TA/coordination-work-international-trade-law> (дата звернення 18.09.2025)
88. United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD). International Maritime and Transport Law URL: <https://unctad.org/topic/transport-and-trade-logistics/policy-and-legislation/international-maritime-transport-law> (дата звернення 15.09.2025)
89. Vujičić S., Milošević-Pujo B., Gašpar V. The Rights of Passengers in the Event of Death and Personal Injury on Board a Cruise Ship Under the 1974 Athens Convention and its 2002 Protocol-the Implementation of the Convention and

The 2002 Protocol. *Transactions on maritime science*. 2021. Т. 10. №. 01. Р. 1 - 12. Р. 8. URL: <https://hrcak.srce.hr/file/375178> (дата звернення 16.09.2025)

90. Wallis v. Princess Cruises Inc. 2002. CMI814. URL: <https://cmlcmidatabase.org/wallis-v-princess-cruises-inc> (дата звернення 18.10.2025)

91. Wiswall F.L. A Brief History. *Site Comitemaritime org*. URL : <http://www.comitemaritime.org/A-Brief-History/0,27139,113932,00.html> (дата звернення 10.08.2025)

92. Zalewski B. Creative interpretation of lex Rhodia de iactu in the legal doctrine of ius commune. *Krytyka Prawa*. 2016. Том 8. № 2. Р. 173-191. DOI : 10.7206/kp.2080-1084.115 (дата звернення 20.10.2025)