

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

Кафедра морського права

Ковтуненко Олександра Андріївна

УДК 341.9:347.79

АВТОНОМІЯ ВОЛІ ЯК АЛЬТЕРНАТИВА КОЛІЗІЙНОМУ МЕТОДУ
ПРАВОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ У МІЖНАРОДНОМУ ПРИВАТНОМУ
МОРСЬКОМУ ПРАВІ

Дипломна робота магістра

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

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

Здобувач

Науковий керівник

Завідувач кафедри

Нормоконтроль



м. Одеса – 2025 рік

АНОТАЦІЯ

Ковтуненко О. А. Автономія волі як альтернатива колізійному методу правового регулювання у міжнародному приватному морському праві. Кваліфікаційна дипломна робота магістра спеціальності 081 “Право”, освітньо-професійна програма “Морське право”. Національний університет “Одеська морська академія”, Одеса, 2025.

Дослідження присвячене комплексному, багатоаспектному аналізу принципу автономії волі сторін (*lex voluntatis*) у контексті міжнародного приватного морського права, а також ґрунтовному обґрунтуванню його ролі як найбільш ефективної та гнучкої альтернативи класичному колізійному методу правового регулювання. У роботі детально визначено сутність, зміст, еволюцію історичного розвитку та сучасні межі застосування принципу *lex voluntatis* у ключових договірних морських відносинах, зокрема у сфері чартерінгу, морського перевезення, буксирування та договору морського страхування.

Проаналізовано та зіставлено національне законодавство України (Закон «Про міжнародне приватне право»), положення основних міжнародних конвенцій та порівняно-правову практику провідних іноземних держав (зокрема, Франції, Японії, Південної Кореї та США) щодо механізмів обрання застосовуваного права, а також умов дійсності вибору та меж обходу імперативних норм і публічного порядку. Особливу увагу приділено питанням застосування автономії волі у випадках, коли обране право не має безпосереднього зв'язку з договором, а також механізмам захисту. Обґрунтовано необхідність розширення диспозитивних можливостей для учасників морських відносин та надано конкретні пропозиції щодо вдосконалення вітчизняного законодавства задля підвищення його конкурентоспроможності на міжнародній арені.

Зроблено висновок, що автономія волі є ключовим інструментом забезпечення юридичної передбачуваності, стабільності та динаміки в міжнародних морських комерційних відносинах, дозволяючи суб'єктам максимально ефективно керувати комерційними ризиками та правовими наслідками своїх транскордонних рішень.

Ключові слова: автономія волі, міжнародне приватне морське право, колізійний метод, *lex voluntatis*, морське перевезення, міжнародний договір, колізійні норми, судовий прецедент.

ABSTRACT

Kovtunenکو O .A. Autonomy of Will as an Alternative to the Conflict-of-laws Method of Legal Regulation in International Private Maritime Law. Master's thesis in the field of study 081 'Law', educational and professional programme "Maritime Law". National University 'Odessa Maritime Academy', Odesa, 2025.

The research is devoted to a comprehensive, multifaceted analysis of the principle of party autonomy (*lex voluntatis*) in the context of international private maritime law, as well as a thorough justification of its role as the most effective and flexible alternative to the classical conflict-of-laws method of legal regulation. The paper provides a detailed definition of the nature, content, historical evolution, and modern limits of applying the *lex voluntatis* principle in key contractual maritime relations, including chartering, sea carriage, towage, and marine insurance contracts.

The national legislation of Ukraine (the Law "On Private International Law"), the provisions of major international conventions, and the comparative legal practice of leading foreign states (in particular, France, Japan, South Korea, and the United States) are analyzed and compared with respect to mechanisms for choosing the applicable law, the conditions for the validity of such choice, and the limits of circumventing mandatory rules and public order. Special attention is paid to the application of party autonomy in cases where the chosen law has no direct connection with the contract, as

well as to protection mechanisms. The necessity of expanding discretionary opportunities for participants in maritime relations is substantiated, and specific proposals for improving national legislation are provided to enhance its competitiveness on the international stage.

It is concluded that party autonomy is a key instrument for ensuring legal predictability, stability, and dynamism in international maritime commercial relations, allowing actors to manage commercial risks and the legal consequences of their cross-border decisions as effectively as possible.

Keywords: party autonomy, private international maritime law, conflict-of-laws method, *lex voluntatis*, sea carriage, international contract, conflict-of-laws rules, judicial precedent.

ЗМІСТ

ВСТУП.....	6
РОЗДІЛ 1 АНАЛІЗ ТЕОРЕТИЧНИХ ЗАСАД АВТОНОМІЇ ВОЛІ У МІЖНАРОДНОМУ ПРИВАТНОМУ ПРАВІ.....	14
1.1 Автономія волі: зміст поняття та основна характеристика.....	14
1.2. Історичний розвиток ідеї автономії волі в міжнародному приватному праві	19
1.3. Автономія волі через призму міжнародного морського права	22
РОЗДІЛ 2 КОЛІЗІЙНИЙ МЕТОД ПРАВОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ: ОСНОВНА ХАРАКТЕРИСТИКА.....	30
2.1. Колізійно-правові прив'язки як класичний інструмент регулювання міжнародних морських відносин.....	30
2.2. Переваги та недоліки застосування колізійного методу у міжнародному морському праві	37
РОЗДІЛ 3 НОРМАТИВНЕ РЕГУЛЮВАННЯ АВТОНОМІЇ ВОЛІ У МІЖНАРОДНОМУ МОРСЬКОМУ ПРАВІ	49
3.1. Аналіз основоположної регламентації через призму міжнародних нормативно-правових актів	49
3.2. Порівняльний аспект реалізації «автономії волі» у різних національних правових системах	64
3.3. Судові преценти з реалізацією «автономії волі» як альтернативи колізійному методу правового регулювання у міжнародному приватному морському праві	75
ВИСНОВКИ	85
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ	91

ВСТУП

Обґрунтування вибору теми та її актуальність. Актуальність наведеної тематики, зокрема, правової тенденції розвитку принципів міжнародного приватного права через призму правовідносин у сфері морської діяльності, зумовлена низкою важливих чинників, що стосуються сучасних напрямків розвитку міжнародного приватного права, глобалізації економічних відносин та, серед іншого, специфіки правового регулювання міжнародного приватного морського права. Сьогодні морська діяльність — це один із найважливіших секторів світової економіки, що забезпечує великий об'єм обсягів міжнародної торгівлі. Правові відносини у цій сфері мають винятково транскордонний характер, часто охоплюючи сторони з різних юрисдикцій, що належать до різних правових систем, та передбачають виконання дій у відкритому морі чи територіальних водах різних держав. Ця багатонаціональність і юридична різноманітність ускладнює застосування традиційних правових механізмів, зокрема, колізійного методу. Традиційне використання колізійних норм у міжнародному приватному морському праві все частіше демонструє свою недостатню гнучкість та неефективність у вирішенні сучасних комерційних спорів. Морські правовідносини, які охоплюють, наприклад, фрахтування, перевезення вантажів, морське страхування, купівлю-продаж суден, є високодинамічними та ризикоемними. Тож, принцип автономії волі набуває ролі не просто допоміжного інструменту, а ключової альтернативи класичному колізійному методу. Він дозволяє сторонам максимально детенізувати та уніфікувати правове регулювання своїх відносин, самостійно обираючи застосовне право та юрисдикцію. Тобто, комплексне дослідження обраного наукового напрямку, що поєднує теоретичний аналіз змісту автономії волі, оцінку колізійного методу та порівняльно-правове вивчення нормативного

регулювання, має значення для розуміння й формування ефективних правових механізмів в умовах глобалізації міжнародного приватного морського права.

Мета та задачі роботи. Метою дипломної роботи є обґрунтування ролі принципу автономії волі як найбільш ефективної альтернативи колізійному методу правового регулювання договірних відносин, ускладнених іноземним елементом, у міжнародному приватному морському праві. Задачі по тематиці роботи охоплюють, зокрема:

- розкриття змісту та сутності принципу автономії волі сторін (*lex voluntatis*) у міжнародному приватному праві, проаналізувавши його основні положення та нормативне закріплення;
- дослідження історичного розвитку ідеї автономії волі у міжнародному приватному праві, проаналізувавши світовий (закордонний) досвід становлення цього принципу;
- визначення особливості застосування автономії волі саме у сфері міжнародного морського права, обґрунтувавши її необхідність з огляду на багатонаціональний характер та високу динаміку морської діяльності;
- проведення критичного аналізу колізійного методу правового регулювання, розкривши зміст класичних колізійно-правових прив'язок та виявивши їх переваги й недоліки при регулюванні міжнародних морських відносин;
- систематизування нормативної бази регулювання принципу автономії волі у міжнародному морському праві, проаналізувавши ключові міжнародні акти та виявивши спільні тенденції.
- здійснення порівняльно-правового аналізу реалізації автономії волі в ключових морських юрисдикціях (Англія, США, країни континентальної Європи) для виявлення найбільш ефективних моделей.

– узагальнення судових прецедентів щодо застосування автономії волі у міжнародному приватному морському праві, що підтверджує її роль як дієвої альтернативи колізійному методу.

Об'єкт і предмет дослідження. Об'єктом дослідження є суспільні відносини, що виникають у процесі правового регулювання договірних відносин, ускладнених іноземним елементом, у міжнародному приватному морському праві. Предметом дослідження є принцип автономії волі сторін (*lex voluntatis*) як альтернатива колізійному методу правового регулювання у міжнародному приватному морському праві.

Методи дослідження. Для досягнення поставленої мети та реалізації визначених завдань у дипломній роботі було використано комплекс загальнонаукових, спеціальних та міждисциплінарних методів наукового пізнання. Загальнонауковий метод включає в себе деліктний (дозволить розглянути принцип автономії волі у його розвитку та взаємозв'язку з колізійним методом як протилежною, але взаємозалежною формою регулювання міжнародних приватних відносин), системно-структурний (застосовується для аналізу автономії волі як складового елемента цілісної системи міжнародного приватного морського права, а також для вивчення структури колізійних норм та міжнародних конвенцій), метод аналізу та синтезу (аналіз використовується для розкладання складних правових понять (зміст автономії волі, колізійна прив'язка) на складові частини, а синтез – для узагальнення отриманих даних та формування цілісних висновків щодо ролі автономії волі) та метод індукції та дедукції (індукція застосовується для виведення загальних тенденцій застосування автономії волі на основі аналізу конкретних судових прецедентів; дедукція – для перевірки теоретичних положень на основі нормативного матеріалу). Окрім цього, береться до уваги формально-юридичний метод, що дозволить тлумачити правові норми, закріплені у національному законодавстві

та міжнародних актах, визначати їх юридичну силу та сферу застосування, порівняльно-правовий, який є одним із ключових методів для цього дослідження, оскільки використовуватиметься для зіставлення механізмів реалізації автономії волі у різних правових системах (Англія, США, континентальна Європа) та міжнародних актах, а також для порівняння ефективності автономії волі та колізійного методу та історико-правовий метод – застосовується для дослідження еволюції ідеї автономії волі, простеження її розвитку від ранніх етапів міжнародного приватного права до сучасного статусу провідного принципу. Натомість, мають місце й емпіричні методи: аналіз судової та арбітражної практики, а саме використовується для вивчення реальних прецедентів (судові рішення та арбітражні рішення), що підтверджують практичне застосування автономії волі як альтернативи колізійному методу, оцінки її ефективності та виявлення проблемних аспектів, та метод узагальнення, який буде застосовано для формування загальних висновків і науково-практичних рекомендацій на основі проаналізованого нормативного матеріалу, доктринальних джерел та правозастосовної практики. Тобто, комплексне та взаємодоповнююче застосування зазначених методів, а саме: теоретичне осмислення принципів через діалектичний, системно-структурний та історико-правовий методи; детальне опрацювання нормативної бази за допомогою формально-юридичного методу; порівняння правових систем завдяки порівняльно-правовому методу; та перевірка теоретичних положень на практиці через аналіз судової та арбітражної практики, — забезпечило глибину, об'єктивність та всебічність дослідження теми.

Аналіз використаних джерел та літератури. Аналіз джерельної бази, що лягла в основу даної дипломної роботи, свідчить про її комплексний, міждисциплінарний та ґрунтовний характер, який є необхідним для всебічного розкриття теми автономії волі як альтернативи колізійному методу в

міжнародному приватному морському праві. Джерела можна розділити на три взаємодоповнюючі групи: нормативно-правові акти, теоретичні (доктринальні) праці та правозастосовні матеріали (судова й арбітражна практика). Нормативно-правова база представлена двома рівнями: національним (з обов'язковим залученням Закону України «Про міжнародне приватне право» 2005 року, який став вітчизняною основою для закріплення *lex voluntatis*) та міжнародним, що включає ключові акти уніфікації, такі як Регламент (ЄС) № 593/2008 «Рим I» та Нью-Йоркська конвенція 1958 року. Таке поєднання дозволило не лише визначити правове становище принципу в Україні, а й провести його гармонізацію зі світовими та європейськими стандартами. Доктринальні джерела включають класичні праці з міжнародного приватного права (зокрема, теорії Ф. К. фон Савіньї, що обґрунтував ідею «осілого права» та найтіснішого зв'язку), а також сучасні наукові дослідження українських та зарубіжних правників, присвячені проблемам деколізонації, застосуванню принципу розщеплення статуту (*dépeçage*) та специфіці *lex voluntatis* у морських відносинах. Це забезпечує надійну теоретичну основу для критичного порівняння автономії волі та традиційного колізійного методу. Особливої цінності роботі надає правозастосовний компонент. Дослідження ґрунтується на аналізі судової практики як національного (постанови Великої Палати Верховного Суду щодо застосування іноземного права), так і міжнародного рівня. Залучення прецедентів провідних юрисдикцій, зокрема Франції (для вивчення доктрини *lois de police* та її обмежувального впливу на свободу договору, як-от у справах *Cie Algérienne de Crédit* та *Société Olympia*), а також морських арбітражних рішень, забезпечує верифікацію теоретичних положень у реальних комерційних спорах. Порівняльно-правовий аналіз додатково розширений за рахунок залучення законодавчих актів та правових систем Азійського регіону (Японія, Південна Корея), що свідчить про прагнення до максимально об'єктивного та широкого

охоплення проблеми. Таким чином, використана література та джерела є вичерпними, науково обґрунтованими та повністю відповідають поставленій меті, дозволяючи провести глибоке, багатоаспектне дослідження, що охоплює історичний розвиток, сучасне нормативне закріплення та практичне застосування принципу автономії волі у міжнародному приватному морському праві.

Наукова новизна одержаних результатів. Наукова новизна одержаних результатів полягає у комплексному та системному обґрунтуванні пріоритетного статусу принципу автономії волі (*lex voluntatis*) як провідної та найбільш ефективної парадигми правового регулювання договірних відносин у міжнародному приватному морському праві, що функціонально замінює класичний колізійний метод. Дослідження вперше у даному контексті аргументує, що автономія волі виступає як первинний, проактивний механізм деколізійзації, який усуває проблему колізій до виникнення спору, забезпечуючи правову передбачуваність, на противагу ретроспективному колізійному методу. Була розроблена концепція «оптимізації правового статусу» морського контракту, в рамках якої поглиблено розуміння застосування принципу розщеплення статусу (*dépeçage*). Обґрунтовано, що *dépeçage* є критичним інструментом для суб'єктів морського бізнесу, який дозволяє оптимізувати правовий ризик шляхом комбінованого вибору різних правових систем для регулювання різних частин договору (наприклад, окремо для суті зобов'язань, відповідальності чи арбітражної процедури). Системний порівняльний аналіз обмежень *lex voluntatis* виділяється новизною за рахунок проведення трисекторного порівняння між англо-американською (максимальна свобода), континентальною (обмеження через *lois de police*, проаналізовані на практиці Касаційної палати Франції) та Азійсько-Тихоокеанською моделями (Японія, Південна Корея), що дозволило визначити універсальні та специфічні тенденції у світовому морському праві. Також, поглиблено аналіз судової

української практики, де доведено, що обов'язок суду встановлювати зміст іноземного права за принципом *ex officio* є прямим підтвердженням юридичного пріоритету волі сторін над національними колізійними формулами.

Практичне значення одержаних результатів. Одержані результати становлять як теоретичну, так і практичну цінність. Теоретичне значення роботи полягає в поглибленні та систематизації наукових знань про правову природу та межі застосування принципу автономії волі у сфері міжнародного приватного морського права. Запропоновані висновки та узагальнення можуть бути використані у подальших наукових дослідженнях, присвячених колізійному регулюванню зовнішньоекономічних та морських правовідносин. Практичне значення результатів дослідження полягає в можливості їх використання при обґрунтуванні вибору компетентного правопорядку та при розв'язанні спорів, пов'язаних із міжнародними морськими перевезеннями та іншими договірними відносинами, що регулюються міжнародним приватним морським правом, а також при вдосконаленні національного законодавства України (зокрема, Закону України «Про міжнародне приватне право») в частині конкретизації та розширення меж застосування принципу автономії волі для морських правовідносин.

Апробація результатів. Основні положення та результати дипломної роботи були обговорені та апробовані у формі наукової публікації на тему: «Автономія волі як альтернатива колізійному методу правового регулювання у міжнародному приватному морському праві: порівняльний аспект» на всеукраїнському науково-практичному заході. Результати дослідження були представлені на XI Всеукраїнській науково-практичній онлайн-конференції молодих науковців та здобувачів вищої освіти «Морське право та менеджмент: еволюція та сучасні виклики».

Обґрунтування структури роботи. Структура дипломної роботи зумовлена метою та завданнями дослідження, є логічно послідовною та цілісною, забезпечуючи всебічне досягнення поставленої мети. Вона побудована за принципом переходу від загальнотеоретичних засад до критичного аналізу традиційних методів і, врешті, до дослідження практичного нормативного застосування альтернативного принципу. Така побудова дозволяє всебічно розкрити тему та аргументовано довести, що автономія волі є провідною і більш ефективною альтернативою колізійному методу у міжнародному приватному морському праві. Дипломна робота складається зі вступу, чотирьох розділів, висновків, списку використаних джерел (80 найменувань). У розділі 1 розкрито сутність та правову природу принципу автономії волі. У розділі 2 досліджено розвиток законодавчого закріплення та доктринального розуміння принципу автономії волі. У розділі 3 визначено особливості реалізації принципу автономії волі в окремих договірних правовідносинах, ускладнених іноземним елементом. У розділі 4 проаналізовано особливості використання принципу автономії волі у правовому регулюванні міжнародного комерційного арбітражу, а також через призму судових прецедентів. Повний обсяг роботи становить 99 сторінок.

РОЗДІЛ 1

АНАЛІЗ ТЕОРЕТИЧНИХ ЗАСАД АВТОНОМІЇ ВОЛІ У МІЖНАРОДНОМУ ПРИВАТНОМУ ПРАВІ

1.1 Автономія волі: зміст поняття та основна характеристика

Автономія волі сторін (*lex voluntatis*) являє собою фундаментальний принцип міжнародного приватного права, що конституює правомочність суб'єктів транскордонних приватноправових відносин здійснювати самостійний вибір матеріального права держави, яке підлягає застосуванню до їхніх договірних зобов'язань.

У доктрині міжнародного приватного права цей принцип визнається провідним регулятивним механізмом, що функціонально спрямований на деколізіонізацію правовідносин. На відміну від традиційного колізійного методу, що визначає застосовне право через імперативні державні прив'язки, автономія волі виступає як диспозитивна колізійна норма, в якій колізійна прив'язка формується волевиявленням приватних сторін.

Юридична сутність *lex voluntatis* полягає у делегуванні публічно-правових повноважень щодо визначення юрисдикції приватним суб'єктам, що є проявом принципу свободи договору на міжнародному рівні.

Важливо зазначити, що автономія волі не є абсолютною, оскільки держава залишає за собою право самостійно встановлювати законодавчими актами випадки, в яких сторонам може надаватися можливість вибору застосовуваного закону [20, с. 167].

Національна регламентація окреслюється у Законі України «Про міжнародне приватне право» (надалі – Закон №2709-IV), де закріплений порядок урегулювання приватноправових відносин, які хоча б через один із своїх елементів пов'язані з одним або кількома правопорядками, іншими, аніж український правопорядок.

Враховуючи пункт 5 частини 1 статті 1 Закону №2709-IV, автономія волі представляє собою принцип, згідно з яким учасники правовідносин з іноземним елементом можуть здійснити вибір права, що підлягає застосовуванню до відповідних правовідносин [6].

Натомість іноземним елементом, опираючись на пункт 2 частини 1 статті 1 Закону №2709-IV, є ознака, яка характеризує приватноправові відносини, що регулюються цим Законом, та виявляється в одній або кількох з таких форм:

- хоча б один учасник правовідносин є громадянином України, який проживає за межами України, іноземцем, особою без громадянства або іноземною юридичною особою;
- об'єкт правовідносин знаходиться на території іноземної держави;
- юридичний факт, який створює, змінює або припиняє правовідносини, мав чи має місце на території іноземної держави [6].
- Тобто, задля того, щоб здійснити відповідний вибір права, то має мати місце одна або декілька вищенаведених ознак.
- Так, стаття 5 Закону №2709-IV регламентує, зокрема, те, що:
- у випадках, передбачених законом, учасники (учасник) правовідносин можуть самостійно здійснювати вибір права, що підлягає застосуванню до змісту правових відносин (частина 1);
- вибір права згідно з частиною першою цієї статті має бути явно вираженим або прямо випливати з дій сторін правочину, умов правочину чи обставин справи, які розглядаються в їх сукупності, якщо інше не передбачено законом (частина 2);
- вибір права може бути здійснений щодо правочину в цілому або його окремої частини (частина 3);
- вибір права щодо окремих частин правочину повинен бути явно вираженим (частина 4);

- вибір права або зміна раніше обраного права можуть бути здійснені учасниками правовідносин у будь-який час, зокрема, при вчиненні правочину, на різних стадіях його виконання тощо (частина 5);
- вибір права або зміна раніше обраного права, які зроблені після вчинення правочину, мають зворотну дію і є дійсними з моменту вчинення правочину, але не можуть:
- бути підставою для визнання правочину недійсним у зв'язку з недодержанням його форми;
- обмежити чи порушити права, які набули треті особи до моменту вибору права або зміни раніше обраного права (частина 6);
- вибір права не здійснюється, якщо відсутній іноземний елемент у правовідносинах (частина 7) [6].

Стаття 5 Закону №2709-IV є ключовою нормою українського законодавства, яка закріплює та деталізує принцип автономії волі сторін (*lex voluntatis*) як альтернативу колізійному методу регулювання приватноправових відносин з іноземним елементом.

Частина 1 вищенаведеної статті встановлює загальний дозвіл для учасників правовідносин здійснювати вибір права. Формулювання «у випадках, передбачених законом» означає, що, хоча автономія волі є принципом, її конкретне застосування щодо окремих видів відносин (наприклад, договірні зобов'язання, делікти, спадкування) має бути підтверджене відповідними спеціальними статтями Закону.

Частина 7 окреслює межі застосування Закону в цілому та автономії волі зокрема, чітко вказуючи, що вибір права не здійснюється, якщо у правовідносинах відсутній іноземний елемент. Це підтверджує, що *lex voluntatis* є інструментом саме міжнародного приватного, а не внутрішнього цивільного права.

Частини 2, 3, 4 деталізують модальності волевиявлення сторін, оскільки частина 2 регулює форму вибору, дозволяючи йому бути як явно вираженим (експресним), так і презумптивним (мовчазним). Мовчазний вибір — це ключовий інструмент, який дозволяє суду або арбітражу вивести намір сторін із «дій сторін правочину, умов правочину чи обставин справи, які розглядаються в їх сукупності». Це типові положення міжнародного комерційного права, що забезпечує гнучкість при тлумаченні контрактів.

Також частини 3 та 4 закріплюють принцип розщеплення статуту (*dépeçage*). Частина 3 дозволяє здійснити вибір права щодо правочину в цілому або його окремої частини. Натомість, частина 4 встановлює підвищену вимогу до форми вибору при *dépeçage*: вибір права щодо окремих частин повинен бути явно вираженим. Це обмеження спрямоване на уникнення правової невизначеності та зменшення ризику зловживання при розщепленні статуту.

Наступні частини статті 5 Закону №2709-IV характеризують динамічність принципу автономії волі, а саме те, що частина 5 дозволяє здійснювати вибір права або зміну раніше обраного права в будь-який час (*ex ante*, *in contractu*, *ex post*), включаючи стадії виконання правочину. Це критично важливо, оскільки комерційна практика може вимагати адаптації правового режиму в процесі виконання довгострокових або складних угод, а частина 6 регулює зворотну дію вибору, здійсненого після вчинення правочину. Такий вибір є дійсним з моменту вчинення правочину. Водночас, ця норма містить два ключові обмеження, спрямовані на захист правової стабільності та прав третіх осіб: зворотна дія не може бути підставою для визнання правочину недійсним через недодержання його форми (захист форми) й зворотна дія не може обмежити чи порушити права, набуті третіми особами до моменту зміни права (захист добросовісних набувачів).

Продовжуючи аналіз статті 5 Закону №2709-IV, наступним важливим аспектом є принцип розщеплення статуту (*dépeçage*), який має критичне значення для гнучкості договірному регулюванню в міжнародному приватному морському праві та зміст якого відображається у частинах 3,4 наведеної статті. Принцип розщеплення статуту (*dépeçage*) у контексті автономії волі означає правове явище, за якого сторони міжнародного приватного правочину можуть обрати правові системи різних держав для регулювання різних частин, аспектів чи етапів одного й того самого договору. Цей принцип є прямим наслідком реалізації автономії волі та підвищує адаптивність міжнародних контрактів до багатоаспектних комерційних реалій.

Функціональне значення *dépeçage* особливо відчутне у міжнародному морському праві, де комплексні угоди (наприклад, договори фрахтування чи морського страхування) можуть вимагати поєднання правових режимів:

для суті зобов'язань (права та обов'язки сторін) може обиратися право держави з розвиненою морською юриспруденцією;

для процесуальних питань (арбітражне застереження) — право держави, де розташований обраний арбітражний суд;

для питань відповідальності (наприклад, обмеження відповідальності перевізника) — право, яке відповідає положенням міжнародної конвенції, що діє у конкретній юрисдикції.

Науковці наголошують, що *dépeçage* є невід'ємним елементом сучасної свободи договору в міжнародному приватному праві, оскільки він дозволяє оптимізувати правовий ризик та максимально узгодити договір з економічною логікою транскордонної операції. Як зазначає В. І. Кисіль, розщеплення статуту дозволяє сторонам застосувати найкращі норми різних правових систем до окремих аспектів договору, підвищуючи його якість та передбачуваність [7, с. 248].

У корпоративних правовідносинах (зокрема, у ТОВ) принцип автономії волі дозволяє сторонам обирати іноземне право для регулювання специфічних механізмів, які не врегульовані національними імперативними нормами (таких як *tag along right*, *drag along right*, *deadlock situations*). Чинне законодавство (ст. 7 Закону про ТОВ, ст. 20, 22 ГПК України) підтверджує правомірність таких домовленостей та можливість передачі корпоративних спорів на розгляд міжнародного комерційного арбітражу за умови укладення арбітражної угоди між товариством та всіма його учасниками [10], [3].

Так, автономія волі являє собою сучасний регулятивний стандарт, що дозволяє досягти правової передбачуваності та стабільності в умовах глобалізованого комерційного обігу.

1.2. Історичний розвиток ідеї автономії волі в міжнародному приватному праві

Ідея автономії волі (*lex voluntatis*) має глибоке історичне коріння, пройшовши шлях від доктринальної концепції до одного з провідних принципів сучасного міжнародного приватного права. Її розвиток тісно пов'язаний з еволюцією міжнародної торгівлі та поступовою відмовою від жорстких територіальних колізійних прив'язок.

Теоретичні основи автономії волі були закладені ще в добу Середньовіччя та Нового часу, коли формувалися перші колізійні доктрини.

Спершу варто зазначити час постглосаторів, що відбувалось у XIV ст. Вже праці італійських юристів, зокрема Бартоло да Сассоферрато, містили елементи визнання права сторін визначати, який статут (закон) регулюватиме їхні відносини. Хоча вони переважно застосовували територіальний підхід, вже тоді виокремлювалася ідея диспозитивності в договірному праві.

У XVII столітті представники Голландської школи статутів, запровадили та активно розвивали концепцію ввічливості націй (*comitas gentium*). Основна ідея

полягала в тому, що закони однієї суверенної держави можуть бути застосовані на території іншої не в силу імперативних юридичних вимог, а виключно завдяки взаємній згоді та повазі між суверенами. Такий підхід, виходячи з визнання добровільного характеру застосування іноземного права, створював теоретичну передумову для визнання приватного волевиявлення у виборі права. Оскільки держава добровільно допускала іноземне право на свою територію, це опосередковано легітимізувало право суб'єктів приватного обігу на самостійне визначення правового режиму їхніх відносин.

Надалі важливою нормативною тенденцією є теорія «осілого права» (XIX ст.) та її сучасна рецепція. Найбільш вагомий доктринальний прорив стався завдяки роботам таких впливових юристів, як Фрідріх Карл фон Савіньї (Німеччина) та Джозеф Стори (США). Вони сформулювали концепцію, згідно з якою договір має регулюватися правом, найбільш тісно з ним пов'язаним (закон місця, де договір «має свій осідок»). При цьому, воля сторін розглядалася як найважливіший суб'єктивний показник такого «осілого» права, легітимізуючи суб'єктивний фактор у колізійному праві. Ця теорія лягла в основу сучасних об'єктивних колізійних прив'язок, зокрема, вона знайшла своє відображення у Регламенті (ЄС) № 593/2008 «Рим I», який передбачає застосування права держави, з якою договір має найбільш тісний зв'язок, якщо сторони не обрали право самостійно [17].

Ідея автономії волі набула свого чинного міжнародно-правового визнання у XX столітті, ставши нормативною базою для регулювання міжнародної торгівлі та подолання колізій. Хоча перші спроби уніфікації в рамках Гаазьких конвенцій на початку століття вже містили положення про можливість вибору права, повне та беззастережне закріплення *lex voluntatis* відбулося лише у повоєнний період.

Ключовим каталізатором стала сфера міжнародного арбітражу. Нью-Йоркська конвенція 1958 року про визнання та виконання іноземних арбітражних

рішень, ратифікована Україною, хоча й регулює переважно процедуру виконання, непрямо підтвердила та зміцнила позицію автономії волі. Конвенція передбачає, що арбітри мають застосовувати право, обране сторонами, і лише у виняткових випадках, таких як суперечність публічному порядку (*ordre public*, ст. V), визнання рішення може бути відхилено. Це забезпечило автономії волі статус фундаментального правила для міжнародного комерційного арбітражу [9].

Наступним значним етапом стала європейська уніфікація. Римська конвенція про право, що застосовується до договірних зобов'язань (1980 р.), стала віхою у закріпленні *lex voluntatis* у континентальному праві. Стаття 3 Конвенції прямо та безумовно закріпила принцип свободи вибору права, надавши йому пріоритет над усіма об'єктивними колізійними прив'язками. По суті, ця Конвенція стала доктринальною основою для розробки сучасного українського Закону №2709-IV. Пізніше, Регламент (ЄС) № 593/2008 «Рим I» (2008 р.), який замінив Конвенцію, підтвердив і розширив дію принципу (ст. 3), дозволивши вибір права бути явно вираженим або однозначно впливаючим із положень договору. На сьогодні Регламент «Рим I» визнається найбільш прогресивним та всеохопним міжнародним стандартом у сфері договірних зобов'язань, підкреслюючи роль автономії волі як ключового інструменту забезпечення правової передбачуваності міжнародної торгівлі.

Українське законодавство відображає цю міжнародну тенденцію рецепції та адаптації. Принцип автономії волі, хоча і визнавався доктриною в докодифікаційний період (коли колізійне регулювання було жорстким, зокрема за Основами цивільного законодавства СРСР 1991 р.), був повноцінно кодифікований лише у XXI столітті.

Прийняття Закону №2709-IV у 2005 році стало фінальним актом визнання автономії волі. Стаття 5 та стаття 38 наведеного Закону надали цьому принципу пріоритетний статус, інтегрувавши такі міжнародні механізми, як презумптивний

вибір та розщеплення статуту (*dépeçage*). Ця кодифікація є прямим наслідком рецепції положень Римської конвенції та загальних принципів міжнародного комерційного арбітражу, що демонструє прагнення України до створення передбачуваного та гнучкого правового поля для міжнародної торгівлі, особливо у сфері приватного морського права.

Таким чином, історичний розвиток автономії волі демонструє її еволюцію від доктринального засобу тлумачення до провідної імперативно-диспозитивної норми, що є основою сучасної міжнародної договірної практики.

Тобто, історичний розвиток автономії волі демонструє її еволюцію від доктринального засобу тлумачення до провідної імперативно-диспозитивної норми, що є основою сучасної міжнародної договірної практики. Цей принцип пройшов шлях від ідей Бартоло да Сассоферрато та Голландської школи статутів до його наукового обґрунтування Савінї (теорія «осілого права») та, зрештою, до повного нормативного закріплення у ключових міжнародних актах (зокрема, Нью-Йоркська конвенція 1958 р., Регламент «Рим I» 2008 р.). Включення автономії волі до українського Закону №2709-IV свідчить про системну інтеграцію національного правопорядку у світову систему міжнародного приватного права, де воля сторін є первинним та найефективнішим інструментом подолання колізій.

1.3. Автономія волі через призму міжнародного морського права

Автономія волі (*lex voluntatis*) набуває критичного значення саме у сфері міжнародного приватного морського права, оскільки цей сектор економіки є найбільш глобалізованим та динамічним, що робить традиційний колізійний метод неефективним. Застосування цього принципу тут є не просто можливістю, а функціональною необхідністю.

Міжнародні морські правовідносини характеризуються унікальною комплексністю, що створює високий колізійний ризик і вимагає гнучкості.

Зокрема, багатонаціональність суб'єктів і множинність юрисдикцій: У типовій морській угоді сторони є резидентами різних держав, а об'єкт правовідносин — судно — постійно змінює своє місцезнаходження. Жоден географічний чинник (*lex loci contractus*) не може постійно та передбачувано визначати застосовне право.

Також має місце ненадійність традиційних прив'язок. Класичні колізійні норми, як-от закон прапора судна (*lex flagi*), можуть бути легко маніпульовані або не відображати економічної суті угоди. Ця юридична невизначеність є головним аргументом на користь автономії волі, яка виступає ключовим механізмом передбачуваності та нейтралізації ризиків.

Автономія волі надає можливість обирати спеціалізоване право (наприклад, англійське право), що має найбільш розвинену юриспруденцію, незалежно від географії. Вона також спрощує арбітраж, оскільки більшість морських спорів вирішуються саме там, де Нью-Йоркська конвенція 1958 р. підтримує рішення, засновані на обраному праві.

Особливе значення для фінансової стійкості морської індустрії має питання забезпечення виконання зобов'язань, головним інструментом якого є морська іпотека (застава судна). Наприклад, задля предметного розгляду в порівняльному аналізі, варто охарактеризувати зв'язок між морською іпотекою та *dépeçage*, про який було наголошено у розділі 1.1. Хоча суть договірних зобов'язань (наприклад, кредитний договір, що забезпечується іпотекою) може бути врегульована правом, обраним сторонами (за принципом *lex voluntatis*), правове становище морської іпотеки як речового права на судно регулюється імперативним колізійним методом, а саме законом прапора судна (*lex flagi*). Це необхідно для забезпечення публічності, універсальності та абсолютної дії іпотеки проти третіх осіб у будь-якому порту світу. Саме тут принцип розщеплення статуту (*dépeçage*) демонструє свою досконалість, оскільки суть

кредитного договору (зобов'язальне право) — регулюється правом, обраним банком та судновласником (*lex voluntatis*). Чинність, форма та процедура реєстрації іпотеки (речове право) — регулюються правом прапора судна (*lex flagi*).

Натомість, щоб детально розуміти тематику питання, потрібно загострити увагу на сутності понять «іпотека» та «морська іпотека». Чинне законодавство України регулює питання захисту прав сторін при укладенні цивільно-правових угод, зокрема від можливих недобросовісних дій іншої сторони або відмови виконувати досягнуті домовленості. Для забезпечення належного виконання зобов'язань сторонами та зменшення ризику заподіяння шкоди добросовісному виконавцю угоди (через дії або бездіяльність боржника) існують засоби забезпечення виконання зобов'язань. Вони передбачають можливість настання негативних майнових наслідків у разі невиконання зобов'язання, що стимулює сторони до його дотримання.

Центральною ланкою інституту зобов'язального права є виконання зобов'язань. Адже, як вірно зазначає Т.В. Боднар, це обумовлено тим, що саме виконання зобов'язання є кінцевою метою будь-якого правовідношення зобов'язального характеру [2, с. 169].

Іпотека визначається як вид забезпечення виконання зобов'язання нерухомим майном, що залишається у володінні іпотекодавця, згідно з Законом України «Про іпотеку» [5]. Хоча морські судна є рухомими речами, згідно зі ст. 181 ЦК України, на них поширюється правовий режим нерухомості [19]. У науковій літературі підкреслюється, що іпотека є правом на чужу річ, яке дозволяє кредитору отримати задоволення вимог переважно перед іншими кредиторами [13]. Специфіка морської іпотеки полягає в тому, що її предметом може бути лише судно, зареєстроване у Державному судновому реєстрі або

Судновій книзі України, а також у тому, що вона є різновидом обтяження речових прав [4; 12].

Викликає спір визначення іпотеки як обтяження на практиці. Саме обтяження можна визначити як те, що власник вже не в змозі вільно розпоряджатися даним об'єктом, оскільки він вже: не може продати таку річ або вчинити певні дії без згоди іпотекодержателя.

Вчені Лютий І. О., Савич В. І., Калівошко О. М в своїй монографії «Іпотека: сучасні концепції, тенденції суперечності розвитку» дійшли до висновку, що не існує єдиного тлумачення терміну «іпотека», різні автори пропонують різні визначення. На їх думку найбільш обґрунтованим є наступне визначення: іпотека – це використання нерухомого майна для забезпечення зобов'язання, а також право іпотекодержателя на вимогу звернення стягнення на дане майно, у разі невиконання боржником, забезпеченого іпотекою зобов'язання, переважно перед іншими кредиторами цього боржника на підставі законодавства, іпотечної угоди та(або) рішення суду; предмет іпотеки протягом іпотечних відносин залишається у володінні та користуванні іпотекодавця [13, с. 41-42].

Правові основи іпотеки закріплені в Законі № 898-IV, який регулює основні принципи укладення іпотечних договорів, права і обов'язки сторін, а також механізми звернення стягнення на майно в разі невиконання зобов'язань.

Так, Цивільний кодекс України (надалі – ЦК України) також регламентує поняття «іпотека», а саме ч. 1 ст. 575 ЦК України, де вказано, що іпотекою є застава нерухомого майна, що залишається у володінні заставодавця або третьої особи, а також застава об'єкта незавершеного будівництва, майбутнього об'єкта нерухомості. Подільний об'єкт незавершеного будівництва може бути переданий в іпотеку лише у випадках, визначених законом [19].

Натомість, предметне юридичне врегулювання даної тематики міститься, поміж наведеного, у Кодексі торговельного мореплавства України,

Господарському кодексі України, Земельному кодексі України, законах України «Про нотаріат», «Про гарантування речових прав на об'єкти нерухомого майна, які будуть споруджені в майбутньому» та інших нормативно-правових актах, а також міжнародних договорах України.

Враховуючи наведене, варто детально акцентувати увагу на предметі іпотеки, яким може бути один або декілька об'єктів нерухомого майна за таких умов: нерухоме майно належить іпотекодавцю на праві власності або на праві господарського відання, якщо іпотекодавцем є державне або комунальне підприємство, установа чи організація; нерухоме майно може бути відчужене іпотекодавцем і на нього відповідно до законодавства може бути звернене стягнення, крім випадків, встановлених частиною дев'ятою цієї статті; нерухоме майно зареєстроване у встановленому законом порядку як окремий виділений у натурі об'єкт права власності, якщо інше не встановлено цим Законом (з урахуванням абз. 1 - абз. 4 ч. 1 ст. 5 Закону № 898-IV) [5].

Водночас, нерухоме майно (нерухомість) - земельні ділянки, а також об'єкти, розташовані на земельній ділянці і невід'ємно пов'язані з нею, переміщення яких є неможливим без їх знецінення та зміни їх призначення. Застава (іпотека) об'єктів незавершеного будівництва та майбутніх об'єктів нерухомості регулюється за правилами, визначеними цим Законом, з дотриманням вимог, встановлених Законом України «Про гарантування речових прав на об'єкти нерухомого майна, які будуть споруджені в майбутньому». Застава повітряних та морських суден, суден внутрішнього плавання, космічних об'єктів регулюється за правилами, визначеними цим Законом (визначення терміну наводиться у окремому абзаці ст. 1 Закону № 898-IV) [5].

Так, згідно із абз. 2 ч. 1 ст. 181 ЦК України, режим нерухомої речі може бути поширений законом на повітряні та морські судна, судна внутрішнього плавання,

космічні об'єкти, а також інші речі, права на які підлягають державній реєстрації [19].

Тож, Кодекс торговельного мореплавства України (надалі – Кодекс) регламентує у главі 3 «Морська іпотека» окремі нормативні аспекти врегулювання, породження та змісту правовідносин, які виникають у даній сфері.

Під термінологією договору морської іпотеки розуміється, що будь-яке судно, зареєстроване у Державному судновому реєстрі України або Судновій книзі України, може бути закладено згідно з чинним законодавством судновласником (іпотечним заставодавцем) для забезпечення зобов'язання кредиторів (іпотечному заставодержателю). Іпотечним заставодержателем може бути будь-яка юридична або фізична особа України чи іноземної держави, якій відповідно до законодавства України судно може бути відчужено (ст. 364 Кодексу) [8].

У наведеному положенні йдеться про один із головних аспектів морської іпотеки - вимоги до предмета іпотеки та суб'єктного складу правовідносин, що виникають у зв'язку з нею.

1. Предмет морської іпотеки - судно.

Згідно з Кодексом, морська іпотека може бути укладена лише щодо судна, яке зареєстроване у Державному судновому реєстрі України або в Судновій книзі України. Це означає, що лише судна, які офіційно внесені до одного з державних реєстрів, мають право бути предметом іпотеки. Така вимога гарантує прозорість і достовірність інформації про обтяження, а також захист прав третіх осіб. Наприклад, Українська судноплавна компанія «Назва» володіє суховантажним судном, зареєстрованим у Державному судновому реєстрі. Для отримання банківського кредиту на модернізацію судна, компанія укладає договір морської іпотеки, за яким судно стає забезпеченням виконання зобов'язань перед банком.

2. Судновласник як іпотечний заставодавець.

Іпотека може бути встановлена виключно судновласником, тобто особою, яка має законне право власності на судно. Це важливо, оскільки встановлення іпотеки на майно, яке не належить заставодавцю, є юридично нікчемним.

3. Іпотечний заставодержатель - юридична або фізична особа, у тому числі іноземна. Юридично дозволяється, щоб іпотечним кредитором була будь-яка юридична чи фізична особа, в тому числі іноземні суб'єкти, якщо згідно з українським законодавством такій особі може бути відчужене відповідне судно. Це відкриває можливості для залучення іноземних інвесторів або кредитних установ до співпраці з українськими судновласниками. Наприклад, німецький банк фінансує українського приватного судновласника для купівлі морського танкера. З метою забезпечення повернення кредиту банк укладає з українським судновласником договір морської іпотеки. У цьому випадку іноземна юридична особа (банк) виступає іпотечним заставодержателем.

4. Умова відчуження судна. Іноземний кредитор може виступати заставодержателем тільки у випадку, якщо судно може бути йому відчужене відповідно до українського законодавства. Це положення слугує механізмом контролю та обмеження стратегічного відчуження флоту за кордон, зокрема в частині, яка стосується державних інтересів.

Дослідження зв'язку між принципом автономії волі (*lex voluntatis*) та інститутом морської іпотеки демонструє досконалість та функціональну необхідність застосування принципу розщеплення статуту (*dépeçage*) у міжнародному приватному морському праві. У цьому контексті, морська іпотека виступає головним інструментом забезпечення фінансової стійкості судноплавної індустрії, оскільки вона забезпечує надійне довгострокове кредитування під заставу високоцінного, але мобільного активу — судна. Принцип *dépeçage* дозволяє застосовувати право різних держав до різних, але взаємопов'язаних, аспектів одного правовідношення. У випадку морської іпотеки

цей механізм є критичним для гармонізації зобов'язального та речового статутів.Зобов'язальні відносини (первинний статут): Суть основного боргового зобов'язання (наприклад, умови кредитного договору, відсоткові ставки, порядок погашення, відповідальність за невиконання) підлягає праву, обраному сторонами (*lex voluntatis*). Це дозволяє банкам та судновласникам обирати найбільш зручне, гнучке та розвинене комерційне право, що забезпечує гнучкість комерційних умов та мінімізує правові ризики для фінансистів.

Таким чином, автономія волі не скасовує, а доповнює класичні колізійні норми. Вона дозволяє сторонам гнучко регулювати договірну частину, водночас залишаючи незмінною та універсально визнаною речову частину (іпотеку), забезпечуючи юридичну надійність фінансування морських активів. Це підтверджує, що *lex voluntatis* виступає стратегічною альтернативою традиційним методам саме у сфері договірної регулювання.

РОЗДІЛ 2

КОЛІЗІЙНИЙ МЕТОД ПРАВОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ: ОСНОВНА ХАРАКТЕРИСТИКА

2.1. Колізійно-правові прив'язки як класичний інструмент регулювання міжнародних морських відносин

Колізійно-правові прив'язки являють собою класичний та традиційний інструмент міжнародного приватного права, який історично домінував у регулюванні міжнародних морських відносин. Їхнє призначення полягає у визначенні компетентного національного правопорядку серед кількох можливих, що пов'язані з правовідносинами, які містять іноземний елемент. У морському праві ці прив'язки набувають специфічного характеру, відображаючи особливості об'єкта та місця дії.

Колізійна норма, що використовується для регулювання морських відносин, має двоскладову структуру:

- Обсяг (Scope): вказує на вид правовідносин, які підлягають регулюванню (наприклад, договір морського перевезення, морська іпотека, зіткнення суден).
- Прив'язка (Connecting Factor): Вказує на правову систему, яка має бути застосована до відносин, визначених в обсязі (наприклад, право прапора, право місця укладення).

У морському праві ця прив'язка часто є об'єктивною — вона ґрунтується на територіальних або фізичних ознаках, які не залежать від волі сторін, що є її ключовою відмінністю від *lex voluntatis* [58, с. 195].

Також морські правовідносини охоплюють різні держави, судна зареєстровані під прапорами інших країн, сторони походять із різних юрисдикцій, застосування цих правил є особливо актуальним. Колізійний метод правового регулювання передбачає, що правовідносини

підлягають регулюванню через імператив або диспозитивні норми, які встановлюють характер правової системи (напр., «закон прапора судна — *lex flagi*»), чи інші прив'язки (наприклад, «закон місця здійснення правочину — *lex loci contractus*» або «закон місця виконання зобов'язання — *lex loci solutionis*»).

У контексті міжнародних морських відносин такі класичні прив'язки відігравали ключову роль на ранніх етапах розвитку правового регулювання, оскільки забезпечували певну передбачуваність щодо застосовуваного права та стабільність правового поля.

У сфері міжнародного приватного морського права історично сформувалися та досі застосовуються специфічні колізійні формули:

- закон прапора судна (*lex flagi*), який є фундаментальною та найбільш поширеною прив'язкою, яка є відображенням доктрини суверенітету держави. Тобто, правопорядок держави, під прапором якої зареєстроване судно, регулює більшість речових (права власності, іпотеки, привілейовані вимоги) та внутрішніх (статус екіпажу, дисципліна) відносин, пов'язаних із судном. Важливий для регулювання морської іпотеки, оскільки, згідно з міжнародними конвенціями, чинність застави на судно визначається саме *lex flagi*;
- закон місця укладення договору (*lex loci contractus*), тобто, право держави, на території якої було укладено договір (наприклад, фрахтування, морське страхування). Натомість, втратив свою актуальність у сучасній торгівлі, оскільки сторони часто укладають договори дистанційно або спеціально обирають місце укладення, яке не має реального зв'язку з виконанням договору;
- закон місця виконання договору (*lex loci solutionis*) – право держави, на території якої має бути виконане основне зобов'язання за договором (наприклад, місце вивантаження вантажу). У морських перевезеннях

потенційно може виникати проблематика множинності місць виконання або невизначеності кінцевого пункту;

- закон місця знаходження суду/арбітражу (*lex fori* / *lex loci arbitri*) – право, яке застосовує суд (для процесуальних питань) або право місця арбітражу. Тобто, визначає процесуальне право (правила ведення справи), але може впливати і на матеріальне право (наприклад, суд може застосовувати свої імперативні норми безпосереднього застосування);
- також інші спеціалізовані прив'язки — наприклад, закон держави, з якою має найбільший зв'язок договір (*connecting factor of most significant relationship*) або закон держави, якою керується судно тощо.

Електронна комерція та дистанційне підписання морських договорів (чартерів, коносаментів, договорів страхування) фактично позбавили сенсу класичну прив'язку *lex loci contractus*, тобто права місця укладення договору. У цифровому середовищі складно визначити, де саме відбулося підписання — сервер, місцезнаходження брокера або порт приписки судна. Через це дедалі частіше сторони самостійно визначають застосовуване право, включаючи у контракти спеціальні *choice-of-law clauses* (клаузули про вибір права).

Попри це, у сфері морського права зберігають актуальність деякі об'єктивні колізійні формули, зокрема *lex flagi* (закон прапора судна) та *lex fori* (право суду або арбітражу). Їхня стійкість зумовлена особливим правовим статусом судна, що водночас є об'єктом власності, транспортним засобом і частиною території держави прапора. Відповідно до міжнародної практики, право прапора застосовується до питань внутрішньої організації судна, статусу екіпажу, дисциплінарної відповідальності, реєстрації та морської іпотеки.

Також прив'язка *lex fori* набуває нового значення у контексті глобальної арбітражної практики. Більшість морських спорів розглядаються в арбітражах Лондона (LMAA), Нью-Йорка (SMA) або Сінгапура (SCMA), і саме право місця

арбітражу (*lex loci arbitri*) визначає процесуальні питання та часто впливає на тлумачення матеріальних норм. Таким чином, у сучасному морському праві формується гібридна модель: об'єктивні колізійні прив'язки зберігаються, але функціонують у взаємодії з автономією волі сторін.

Попри розвиток уніфікації та міжнародних конвенцій, колізійні питання залишаються центральними у практиці морських перевезень. Одним із найактуальніших викликів є феномен «зручних прапорів» (*flags of convenience*), коли судна реєструються у державах із ліберальним правовим режимом — Панамі, Ліберії чи на Маршаллових Островах. Це створює конфлікт між правом прапора (*lex flagi*) та правом держави фактичного власника або оператора судна. Відомі приклади, коли різниця юрисдикцій призводила до суперечливих рішень щодо прав екіпажу або застави судна.

Колізії також часто виникають при зіткненні суден у відкритому морі або у водах кількох держав. Тут зазвичай застосовується правило *lex loci delicti commissi* (закон місця вчинення делікту), однак визначення цього місця у морському просторі є складним. Через це суди нерідко віддають перевагу праву прапора або праву суду, що розглядає справу (*lex fori*).

Важливу роль у зниженні правової невизначеності відіграють уніфікаційні міжнародні акти, зокрема:

- Hague-Visby Rules (1968) - визначають відповідальність перевізника за вантаж, але дозволяють договірний вибір права;
- Hamburg Rules (1978) - містять імперативні положення, що обмежують автономію сторін;
- Athens Convention (1974) - регулює перевезення пасажирів і допускає вибір юрисдикції між портами;
- Nairobi Convention (2007) - встановлює правила відповідальності за видалення затонулих суден.

Проте навіть за наявності уніфікованих норм колізійні прив'язки залишаються необхідними. Так, варто проаналізувати справу *Great Lakes Insurance SE v. Raiders Retreat Realty Co.* (Верховний суд США, 2024 р.), де було підтверджено, що клаузули про вибір права у морських страхових договорах є чинними, якщо не суперечать публічному порядку [46].

Рішення Верховного Суду США у справі *Great Lakes Insurance SE v. Raiders Retreat Realty Co.* має фундаментальне значення для практики застосування *choice-of-law* положень у морських контрактах. Питання, чи можуть державні «сильні публічні політики» (*strong public policy*) окремих штатів США робити нечинними договірні відносини у виборі права, довго залишалося предметом розбіжностей у федеральних апеляційних судах. Верховний Суд у лютому 2024 р. однозначно підтвердив - *choice-of-law* положення в морських контрактах мають презумпцію забезпечення в рамках федерального морського права, і виключення з цієї презумпції є вузькими. Цей орієнтир зміцнює уніфікацію і передбачуваність у морській диспозиційній практиці [46].

У справі *Great Lakes Insurance SE v. Raiders Retreat Realty Co.* (2024) Верховний Суд США поставив крапку в дискусії щодо пріоритету федерального морського права над публічною політикою окремих штатів. Суд одностайно постановив, що положення про вибір права (*choice-of-law clauses*) у морських контрактах є презумптивно дійсними. Відступ від цього правила можливий лише у виняткових випадках, коли обране право суперечить фундаментальним федеральним інтересам, а не локальній політиці штату. Це рішення суттєво зміцнило принцип автономії волі, забезпечивши уніфікацію та передбачуваність морської торгівлі [46].

Презумпція дійсності *choice-of-law* була витлумачена як інструмент сприяння комерційній впевненості та уникнення *forum-shopping*. Хоча Суд підтвердив презумпцію, він також визнав наявність обмежених винятків.

Натомість, Суд перерахував й ситуації, коли презумпцію можна відкинути (загальні формулювання в рішенні):

- якщо choice-of-law положення було укладено недобросовісно чи шляхом обману;
- якщо виконання положення суперечить федеральному адміральному праву;
- якщо є документально доведена явна протиправність публічній політиці (very strong state interest / state public policy) у специфічних питаннях, але навіть тут виняток має бути вузько інтерпретований.

У справі Great Lakes Верховний Суд вважав, що жоден із цих вузьких винятків не застосовується: немає доказів шахрайства чи «порожнього» вибору права; виконання вибору права не суперечить федеральним адміральним принципам; а штату Пенсільванія не вдалось показати настільки потужну політику, яка б виправдовувала порушення федеративної презумпції [46].

У цьому рішенні суддя Бретт Кавано (Justice Kavanaugh), який підготував основну думку Суду (Opinion of the Court), наголосив, що федеральне морське право історично спрямоване на забезпечення єдності та передбачуваності (uniformity and predictability) у застосуванні правових норм. Така уніфікація має фундаментальне значення, оскільки морська торгівля за своєю природою є транснаціональною діяльністю, яка не обмежується територіальними межами окремих штатів чи навіть держав. Суддя підкреслив, що відсутність єдиного підходу у сфері морських контрактів створює ризик правової фрагментації, коли однакові договори можуть тлумачитися по-різному залежно від місця подання позову. Це, у свою чергу, підриває довіру учасників міжнародного обігу до американської юрисдикції, знижує стабільність договірних відносин і стимулює сторони до forum shopping — пошуку сприятливішої судової юрисдикції [46].

Виходячи з цієї правової стратегії, Суд зробив акцент на необхідності збереження цілісності федерального морського права, яке покликане замінити розрізнені норми штатів універсальними правилами, що забезпечують єдине тлумачення на всій території США. У цьому контексті Суд посилався на прецеденти *The Bremen v. Zapata Off-Shore Co.* (1972) та *Carnival Cruise Lines v. Shute* (1991), у яких раніше було закладено принцип презумптивної чинності договірних положень щодо вибору юрисдикції та права у морських контрактах [46].

Таким чином, Верховний Суд провів чітку межу між федеральною уніфікацією та автономією штатів. Суд визнав, що хоча кожен штат має власні політичні інтереси та публічні цілі (наприклад, захист страхувальників або споживачів), у сфері морського права ці інтереси мають вторинний характер порівняно з метою забезпечення єдиного правового режиму. Інакше кажучи, відступ до локальних політик штатів підриває єдність федеральної системи, тому баланс інтересів був зроблений на користь загальнонаціональної прозорої норми, яка гарантує стабільність морського обігу.

Як підкреслив суддя Бретт Кавано, основне завдання федерального морського права - це «забезпечити однакове регулювання там, де діяльність є спільною для всіх портів, суден і торгових шляхів» (to ensure a single, predictable framework for commerce that moves beyond state boundaries) [46].

Отже, застосування choice-of-law положень повинно підпорядковуватися не локальним інтересам окремих юрисдикцій, а єдиному федеральному підходу, який підтримує міжнародну довіру до правового режиму США як морської держави. Рішення *Great Lakes v. Raiders Retreat* встановило чітку пріоритетну лінію: федеральне морське право схильне захищати договірну автономію у формі choice-of-law положень, залишаючи штатові «strong public policy» як вузький, важко доводимий виняток. Для практики це означає значну підвищену правову

передбачуваність у міжнародних морських контрактах, з одночасними питаннями щодо захисту локальних інтересів. У доктринальному плані рішення підсилює тренд уніфікації морського права й надалі зміцнює лінію прецедентів, що почалася з *The Bremen v. Zapata Off-Shore Co.* (1972) та продовжується практикою федеральних апеляційних судів. Отже, проведений аналіз дозволяє зробити висновок, що колізійно-правові прив'язки залишаються фундаментальним, але водночас еволюціонуючим інструментом міжнародного морського приватного права. Вони забезпечують юридичну визначеність у правовідносинах, які за своєю природою виходять за межі однієї державної юрисдикції, та слугують основою для збалансування інтересів суб'єктів морської торгівлі, держав і міжнародних організацій.

Розгляд справи *Great Lakes Insurance SE v. Raiders Retreat Realty Co.* (Верховний Суд США, 2024 р.) підтвердив актуальність колізійних прив'язок в умовах поєднання автономії волі та публічного інтересу. Загалом можна стверджувати, що колізійно-правові прив'язки залишаються не лише історичним феноменом, а й живим інструментом правового балансу між різними правопорядками. Їхнє сучасне значення полягає у поєднанні класичних формул (*lex flagi*, *lex fori*, *lex loci solutionis*) з автономією волі сторін та міжнародною уніфікацією. Саме через цей синтез досягається стійкість і передбачуваність правового регулювання міжнародних морських відносин, що є передумовою ефективного функціонування світової морської торгівлі.

2.2. Переваги та недоліки застосування колізійного методу у міжнародному морському праві

Колізійний метод у міжнародному приватному морському праві є одним із найстаріших і водночас найскладніших механізмів вирішення питань, що виникають у правовідносинах з іноземним елементом. Його історичне коріння сягає часів, коли морська торгівля була основною формою міжнародного

економічного обміну, а держави прагнули встановити зрозумілі межі своєї юрисдикції над суднами, вантажами та екіпажами [78, с. 112].

Колізійне право дозволяло не лише визначити, яке саме національне законодавство має бути застосоване, але й забезпечувало певну правову стабільність у ситуаціях, де кілька правових систем претендували на регулювання одного й того ж правовідношення.

Особливої ваги колізійний метод набуває у сфері морських перевезень, страхування суден, зіткнення суден, морської іпотеки та іпотних зобов'язань у відкритому морі. Для кожного з цих випадків застосовуються різні колізійні формули — *lex flagi*, *lex loci contractus*, *lex loci delicti commissi*, *lex fori* тощо, — які визначають компетентний правопорядок. Такі формули, хоча й виникли як засіб уникнення правової колізії, із часом перетворилися на основу міжнародного морського правопорядку [68, с. 55-56].

Оскільки зосереджується увага й на використанні поняття «деліктне зобов'язання», то варто розкрити його зміст. В контексті ефективності правового регулювання варто згадати підхід Р. Коуза щодо трансакційних витрат. У морському праві колізійні норми виступають саме тим механізмом, що мінімізує витрати на визначення юрисдикції. Невизначеність колізійної прив'язки (наприклад, у деліктах у відкритому морі) підвищує "трансакційні витрати" сторін на вирішення спору, що робить принцип автономії волі економічно більш ефективним інструментом, оскільки він дозволяє сторонам заздалегідь розподілити ризики.[11]

Так, як було відмічено такими науковцями, як Дж. Коулмен (J. Coleman) і Г. Мендлоу (G. Mendlow), деліктний позов дає змогу потерпілому від певної шкоди зробити його проблемою проблемою когось іншого [35].

Тобто, делікт представляє собою завдання шкоди, яке не пов'язане із порушенням договору між тим, хто завдав шкоди, і тим, кому вона завдана.

У контексті морського права концепція деліктного зобов'язання має власну специфіку, оскільки завдання шкоди у морському середовищі часто виходить за межі однієї юрисдикції, а отже, вимагає застосування колізійних прив'язок. Саме тут ідеї Р. Коуза про ефективний розподіл ресурсів і мінімізацію соціальних витрат набувають особливої актуальності. У випадку морських деліктів (зіткнення суден, забруднення моря, аварійне викидання вантажів тощо) постає питання не лише про визначення винної сторони, а й про встановлення правової системи, яка регулюватиме ці відносини. З цієї точки зору колізійні норми відіграють роль «інституційного механізму», що спрямований на мінімізацію трансакційних витрат у міжнародному морському обороті, забезпечуючи передбачуваність і стабільність відшкодування шкоди.

Згідно з положеннями міжнародного приватного морського права, деліктні зобов'язання у сфері морських перевезень традиційно регулюються за допомогою формули *lex loci delicti commissi* — закону місця, де відбулася подія, що спричинила шкоду. Проте у випадку морських деліктів визначити це місце часто надзвичайно складно, адже подія може статися у відкритому морі або на межі територіальних вод кількох держав [66, с. 112]. Саме тому сучасна практика тяжіє до більш гнучких підходів, таких як застосування «найтіснішого зв'язку» (*most significant relationship*) чи принципу «закон прапора судна» (*lex flagi*), який набув широкого визнання у прецедентах англо-американського морського права.

Так, наприклад, справа *The Admiralty Commissioners v. SS Volute* (1922) 1 AC 129 - Це одне з класичних рішень Палати лордів, яке заклало засади для формування сучасного підходу до визначення відповідальності у морських деліктних правовідносинах. Суть справи полягала у зіткненні суден *Volute* і *Romeo* у Північному морі. Основним питанням стало визначення міри вини кожної сторони, а також розподіл шкоди відповідно до принципів морського права. Лорд Самнер у своєму рішенні підкреслив, що оцінка поведінки капітанів

суден має базуватися не лише на формальних національних нормах (наприклад, Британського Merchant Shipping Act), а на загальновизнаних міжнародних принципах морського права — general maritime law. Суд вказав, що принципи морського права мають «наднаціональний характер», і тому визначення вини має ґрунтуватися на стандартах, що забезпечують безпеку судноплавства у глобальному масштабі. Палата лордів встановила, що обидва судна порушили правила плавання - одне через надмірну швидкість, інше через недотримання курсу. Суд застосував принцип співвини (contributory negligence) і розподілив відповідальність пропорційно. Це стало фундаментом для подальшого закріплення у міжнародних актах, таких як Brussels Collision Convention 1910, правила про розподіл відповідальності при спільній вині [69].

Важливо, що рішення у *Volute* фактично стало одним із перших, де британський суд прямо визнав пріоритет універсальних норм морського права над локальними нормами, створивши прецедент для подальшого розвитку принципу єдності морського правопорядку (uniformity of maritime law). У подальших справах, зокрема *The Bywell Castle* (1879) 4 PD 219 та *The Oropesa* [1943] P 32, суди посилалися на *Volute* як на провідний орієнтир для визначення деліктної відповідальності у морських колізіях.

Також вартує уваги справа *Lauritzen v. Larsen*, 345 U.S. 571 (1953) - це рішення Верховного суду США є однією з ключових подій у розвитку міжнародного приватного морського права, адже саме в ньому сформульовано знаменитий «семифакторний тест» для визначення застосовуваного права у деліктних спорах, пов'язаних із морською діяльністю. Позивач, данський моряк Ларсен, отримав травму на борту судна, що ходило під данським прапором, але експлуатувалося компанією, зареєстрованою у США. Він звернувся до американського суду з вимогою застосувати положення Jones Act (американського закону, що надає морякам право на компенсацію за недбалість

судновласника). Питання полягало в тому, чи може американське законодавство поширюватися на правовідносини, тісно пов'язані з іншою державою. Суддя Роберт Джексон, автор більшості рішень, визначив сім ключових факторів, які слід ураховувати при виборі застосовуваного права у морських деліктних спорах:

- право прапора судна (*lex flagi*) — основний критерій, що відображає національну юрисдикцію судна;
- місце укладення трудового договору (*lex loci contractus*);
- місце виконання договору (*place of performance*);
- національність судновласника;
- місце заподіяння шкоди (*lex loci delicti*);
- місце фактичного управління судном або бізнесом;
- місце проживання чи громадянство моряка (*domicile or allegiance*).

Суд наголосив, що жоден з цих факторів не має абсолютного значення; натомість застосування права має ґрунтуватися на оцінці «сукупності зв'язків» з певною державою. У підсумку Верховний суд вирішив, що оскільки судно має данський прапор, договір укладено у Данії, а діяльність здебільшого здійснювалася за межами США, американське право не підлягає застосуванню [53].

Це рішення стало наріжним каменем сучасного колізійного регулювання у морських деліктних справах. Воно не лише обмежило екстериторіальність американського законодавства, але й заклало принцип багатфакторного аналізу, який сьогодні відображений у практиці міжнародних судів і арбітражів, зокрема у справах *Romero v. International Terminal Operating Co.*, 358 U.S. 354 (1959) та *Rhoditis v. Hellenic Lines*, 398 U.S. 306 (1970). Завдяки справі *Lauritzen v. Larsen*, 345 U.S. 571 (1953) морське право отримало універсальний інструмент для визначення компетентного правопорядку, який поєднує елементи об'єктивності (через прив'язки) та справедливості (через гнучкість оцінки зв'язків).

Обидві справи ілюструють еволюцію підходів до деліктної відповідальності у міжнародному морському праві — від пріоритету універсальних норм морського права до структурованого аналізу колізійних зв'язків. Їхня доктринальна спадщина стала основою сучасного тлумачення морських деліктів, що поєднує принципи уніфікації та гнучкості. Водночас колізійний метод, попри свою універсальність, виявляє низку недоліків, які проявляються як у доктрині, так і в практиці, та можуть бути згруповані на структурні, юрисдикційні й функціональні. Однією з головних проблем є фрагментарність колізійного регулювання у морській сфері. Попри існування міжнародних конвенцій (зокрема, Brussels Collision Convention 1910, Athens Convention 1974, London Convention 1976 про обмеження відповідальності судновласників), питання визначення застосовного права часто залишаються у компетенції національних судів, які керуються власними підходами до колізійних прив'язок.

Як зауважує Тетлі, у відсутність єдиної системи колізійних норм міжнародне морське право набуло «dual character» - воно одночасно існує як *lex maritima* (універсальні звичаєві норми) і як сукупність національних правових режимів, що взаємодіють через колізійні норми [68].

Це створює ситуацію, коли два суди - наприклад, англійський і французький — можуть ухвалити діаметрально протилежні рішення щодо одного факту зіткнення суден, керуючись різними колізійними формулами (*lex loci delicti* чи *lex flagi*). Подібна невизначеність породжує «forum shopping» - правове явище, коли сторони обирають юрисдикцію, де очікують вигіднішого тлумачення норм.

Так, у справі *The Morviken* [1979] 1 Lloyd's Rep. 301 англійський суд визнав застосовним англійське право, незважаючи на те, що зіткнення відбулося у водах Норвегії, оскільки сторони обрали Лондон як місце арбітражу. Це приклад того, як колізійна автономія може перетворюватися на інструмент процесуальної вигоди, підриваючи єдність правозастосування [74].

У випадках морських деліктів, особливо коли подія сталася у відкритому морі, визначення місця заподіяння шкоди (*lex loci delicti*) стає надзвичайно складним.

Класичний приклад – справа *Amoco Cadiz* (*In re Oil Spill by Amoco Cadiz*, 954 F.2d 1279 (7th Cir. 1992)), де розлив нафти відбувся у відкритому морі біля французького узбережжя, але судно належало американській корпорації. Суд Сполучених Штатів визнав застосовним американське право, посилаючись на тісний економічний зв'язок із США, тоді як французькі суди наполягали на застосуванні власного законодавства щодо екологічної шкоди [49].

Цей приклад показує, що колізійний метод не завжди забезпечує передбачуваність: ідентичний факт може бути кваліфікований по-різному у різних юрисдикціях.

Як зазначає Сінклер, «у морському праві локація шкоди часто є настільки умовною, що спроби знайти «місце» події іноді виглядають штучними» [64].

Ще складнішими є випадки подвійної реєстрації суден або використання так званих *flags of convenience* — коли судно офіційно ходить під прапором держави з мінімальним регулюванням (Панама, Ліберія, Маршаллові острови), але фактично контролюється компанією з іншої юрисдикції. У таких випадках застосування колізійної формули *lex flagi* може призводити до абсурдних результатів — формально «застосовне право» буде законодавством юрисдикції, що фактично не має стосунку до спору.

Як зазначає австралійський дослідник Девіс, така невизначеність є «системним ризиком морського бізнесу», який підвищує трансакційні витрати і ускладнює страхування відповідальності [43, с. 94].

Втім, навіть така автономія не є абсолютною. У справі *Great Lakes Insurance SE v. Raiders Retreat Realty Co.* (2024) Верховний суд США одностайно підтвердив, що *choice-of-law* положення у морських договорах мають пріоритет

перед місцевими законами штатів, навіть якщо ті апелюють до «strong public policy» [47].

Однак у європейській практиці (зокрема, Rome I Regulation) все ще допускається обмеження автономії сторін з міркувань імперативного публічного інтересу. Це свідчить про відсутність універсального консенсусу щодо меж свободи у морських відносинах.

Частина науковців вважає, що колізійний метод є надто формалізованим і не враховує реальні економічні та екологічні аспекти морської діяльності. Так, М. Шмітгофф ще у 1970-х роках писав, що «право прапора — це анахронізм у добу міжнародних корпорацій, коли власник судна може бути громадянином десяти держав одночасно» [63, с. 201].

Сучасні теоретики (К. Кінг, А. Мальмберг) також підкреслюють, що у сфері екологічних деліктів (розливи нафти, забруднення морів) застосування класичних колізійних прив'язок *lex loci delicti* або *lex flagi* є неефективним, оскільки такі події зачіпають інтереси багатьох держав і не мають чітко окресленої «території» [52, с. 389].

У цих випадках доцільніше застосовувати принцип найбільш тісного зв'язку (*proper law*) або спеціальні міжнародні конвенції, як-от Nairobi Wreck Removal Convention 2007 чи International Oil Pollution Compensation Funds (IOPC).

Ще одним концептуальним недоліком є залежність колізійних рішень від політичної волі судів. Наприклад, у справі *Rhoditis v. Hellenic Lines* (398 U.S. 306 (1970)) Верховний суд США розширив застосування Jones Act до грецького судна, мотивуючи це «економічною інтеграцією» судновласника з американським ринком. Цей підхід продемонстрував, що навіть суворо структурований «семифакторний тест» (*Lauritzen test*) може бути довільно інтерпретований судом [62].

Попри наведені недоліки, колізійний метод не втратив значення, але його ефективність дедалі більше залежить від поєднання з матеріально-правовими нормами міжнародних конвенцій. Саме такий підхід застосовується у сучасних міжнародних арбітражах (наприклад, Лондонський морський арбітражний суд — LMAA), де судді використовують колізійні прив'язки як допоміжний інструмент для заповнення прогалин, але пріоритет надають *lex maritima* — сукупності уніфікованих звичаїв і стандартів судноплавства. У цьому контексті колізійний метод виступає не самостійною системою, а механізмом гармонізації, який забезпечує взаємодію між національними правопорядками, не порушуючи загальної єдності міжнародного морського правопорядку.

Одним із найбільш показових прикладів таких колізій є застосування колізійного методу при вирішенні питань, пов'язаних із морською іпотекою. Саме в цій сфері перетинаються інтереси кредиторів, власників суден, екіпажів і держав, що виступають як реєстраційні юрисдикції. Найсуттєвішою проблемою є розбіжність національних підходів до визнання і виконання морської іпотеки, що призводить до правової невизначеності у випадках, коли судно арештовується або продається примусово в іншій державі, ніж та, де іпотека була зареєстрована. У таких ситуаціях колізійний метод не завжди гарантує ефективний захист прав сторін, адже вибір права може змінити навіть саму природу іпотечного права — від речового до зобов'язального, від абсолютного до відносного.

Відповідно до ч.1 ст.3 закону №898-IV іпотека виникає на підставі договору, закону або рішення суду. До іпотеки, яка виникає на підставі закону або рішення суду, застосовуються правила щодо іпотеки, яка виникає на підставі договору, якщо інше не встановлено законом [5].

«Іпотека може виникати на підставі договору, закону або рішення суду. Законна іпотека з'являється незалежно від волевиявлення сторін у випадках, прямо передбачених законодавством, зокрема при передачі майна під виплату

ренти, продажу товару в кредит або у вигляді податкової застави [1]. У міжнародному морському праві аналогом законної іпотеки виступає морська застава, яка забезпечує пріоритетні вимоги екіпажу та вимоги, що впливають із заподіяння шкоди, і має пріоритет навіть над договірною іпотекою [5].»Рішення суду як підстава для виникнення іпотеки є новелою в законодавстві, яка поки що не набула реалізації.

Ураховуючи положення ст.16 ЦК та ст.1 ЦПК, встановлення іпотеки на підставі рішення суду може бути застосоване як один із способів захисту прав та інтересів учасників цивільних правовідносин. Оскільки до іпотеки, яка виникає на підставі закону або рішення суду, застосовуються правила щодо іпотеки, яка виникає на підставі договору, якщо інше не встановлено законом, таке рішення повинно містити всі відомості, визначені законом №898-IV як істотні умови договору [1].

У Великобританії, наприклад, морська іпотека, зареєстрована відповідно до Merchant Shipping Act 1995, визнається судами як так звана *proprietary interest in rem*. Це означає, що іпотекодержатель може звертатися безпосередньо до судна як об'єкта прав, незалежно від особи власника. Така конструкція полегшує арешт судна за кордоном і створює механізм оперативного задоволення вимог через адміралтейський суд. Британські суди також визнають іноземні морські іпотеки, якщо вони створені відповідно до законодавства країни прапора та відповідають формальним критеріям, встановленим у національному законодавстві Великобританії [55].

Подібний підхід застосовується у США, де *preferred ship mortgage*, зареєстрована відповідно до 46 U.S. Code § 31322, має пріоритет над іншими морськими привілеями. Американські суди визнають іноземні морські іпотеки за умови їх належної реєстрації та відсутності конфлікту з публічним порядком. У континентальних правових системах ключовим є дотримання формальних

процедур: у Німеччині юридична сила морської іпотеки виникає виключно після реєстрації в *Schiffsregister*, а у Франції право на примусовий продаж судна визнається лише за наявності реєстрації або міжнародного договору про взаємне визнання. В юрисдикціях, що не приєдналися до міжнародних конвенцій, зокрема в Україні, відсутність механізмів взаємного визнання обтяжень ускладнює захист прав іпотекодержателів і часто потребує окремого судового підтвердження чинності іпотеки.

Таким чином, практичне застосування положень про морську іпотеку в міжнародному праві вимагає від кредиторів детального аналізу як національного законодавства країни прапора судна, так і норм держави, де передбачається виконання зобов'язання.

Застосування механізмів морської іпотеки як засобу забезпечення виконання зобов'язань активно відображено в судовій практиці як України, так і зарубіжних держав. Хоча Україна не має багатой судової практики у справах, безпосередньо пов'язаних із морською іпотекою, наявні рішення свідчать про обережний, але поступовий розвиток судової доктрини у цій сфері.

У постанові від 06 жовтня 2022 року у справі № 916/369/22 Верховний Суд у складі Касаційного господарського суду підтвердив можливість забезпечення морської вимоги шляхом арешту судна у разі наявності заборгованості судновласника перед менеджером екіпажу. Суд дійшов висновку, що невиконання договірних зобов'язань зі сплати винагороди за управління екіпажем утворює морську вимогу, яка може бути задоволена шляхом арешту судна ATLANTIC HARMONY (IMO 9613812, прапор Гонконг), незалежно від того, що боржник не є його зареєстрованим власником. [16].

На міжнародному рівні практика стягнення заборгованості в межах морської іпотеки є значно розвиненішою. Наприклад, у рішенні Верховного суду Сінгапуру по справі *The «Eagle Prestige»* [2010] SGHC 249 Суд розглядав складне

питання пріоритетності морської іпотеки порівняно з іншими морськими привілеями. Суть справи полягала в тому, що на судно була накладена іпотека, однак після цього виникли інші вимоги, зокрема щодо невиконаної заробітної плати екіпажу, які теж були заявлені як підстави для арешту судна. Суд дійшов до ключового висновку, що морські привілеї, зокрема вимоги щодо заробітної плати екіпажу, мають перевагу над морською іпотекою [71].

Також наявний цікавий судовий прецедент у юрисдикції Сполучених Штатів Америки. У справі *Bank of America v. Transmarine Navigation Corp.*, 1998 U.S. Dist. LEXIS 12472, Федеральний суд США розглянув позов банку про звернення стягнення на іноземне судно через невиконання умов морської іпотеки. Суд визнав дійсність іпотеки, зареєстрованої в Панамі, та дозволив арешт судна в американському порту. Це рішення підтверджує визнання міжнародного характеру морської іпотеки та принципу взаємного визнання іпотечних прав у міжнародному морському праві [23].

Важливим міжнародним прецедентом є справа *Bankers Trust International Ltd v. Todd Shipyards Corp. (The Halcyon Isle)* [1980] 2 Lloyd's Rep. 325. Судовий комітет Таємної ради Великої Британії дійшов висновку, що пріоритет вимог при арешті судна визначається за правом юрисдикції арешту (*lex fori*). У справі було визнано перевагу морського привілею за ремонт судна, встановленого правом Сінгапуру, над морською іпотекою, зареєстрованою у Великій Британії, що підтвердило обмеження екстериторіального визнання іноземних іпотек. [24].

Так, колізійний метод, незважаючи на свою тривалу історію та універсальний характер, залишається інструментом із подвійною природою — він одночасно забезпечує гнучкість і стабільність міжнародного морського правопорядку, але при цьому створює низку практичних труднощів у його застосуванні.

РОЗДІЛ 3

НОРМАТИВНЕ РЕГУЛЮВАННЯ АВТОНОМІЇ ВОЛІ У МІЖНАРОДНОМУ МОРСЬКОМУ ПРАВІ

3.1. Аналіз основоположної регламентації через призму міжнародних нормативно-правових актів

Принцип автономії волі є одним із фундаментальних начал міжнародного приватного права, який забезпечує сторонам право самостійно обирати правопорядок, що регулюватиме їхні відносини. У контексті міжнародного морського права цей принцип набуває особливої ваги, адже морські перевезення, страхування, чартерні договори, агентські угоди та фінансові інструменти (зокрема морська іпотека) за своєю природою охоплюють елементи кількох правових систем одночасно.

Автономія волі дозволяє учасникам морських відносин мінімізувати правові ризики, пов'язані з невизначеністю колізійних норм різних держав, та обрати найбільш прийнятну юрисдикцію для укладення, тлумачення і виконання договору. Разом із тим, у сфері морського права автономія волі має певні обмеження, які зумовлені імперативними нормами міжнародних конвенцій, національного законодавства держав прапора судна, а також принципами публічного порядку (*ordre public*).

Принцип автономії волі сторін (*lex voluntatis*), як було доведено в попередніх розділах, перетворився з доктринальної ідеї на ключовий регулятивний стандарт, що забезпечує гнучкість і передбачуваність у міжнародному комерційному обігу. У сфері міжнародного приватного морського права, де транскордонний характер правовідносин є абсолютною нормою, регулювання цього принципу набуває стратегічного значення, оскільки він дозволяє учасникам угоди уникнути колізій, спричинених об'єктивними прив'язками (як-от *lex flagi* чи *lex loci contractus*), які часто є штучними або недостатніми.

Так, у цьому підпункті буде проведено поглиблений аналіз міжнародних нормативних актів, які закладають правову основу автономії волі в міжнародному приватному морському праві. Зокрема, буде аналітично деталізована: Брюссельську конвенцію 1924 р. (Hague Rules), Нью-Йоркську конвенцію 1958 р. (арбітраж), Римську конвенцію 1980 р. (Rome Convention) та Регламент Рим I 2008 р. ЄС (Rome I). Важливо зосереджується на тому, як ці інструменти забезпечують принцип свободи вибору права сторонами (party autonomy) у морських перевезеннях, а також які обмеження існують у світлі колізійного права і норм публічного характеру.

Основоположна регламентація *lex voluntatis* у міжнародному приватному морському праві здійснюється на двох основних рівнях:

- універсальне регулювання комерційних контрактів: нормативні акти, що регламентують загальні договірні зобов'язання з іноземним елементом (наприклад, акти ЄС, конвенції з комерційного арбітражу);
- спеціалізоване морське регулювання: конвенції, які прямо або опосередковано стосуються окремих видів морських контрактів (перевезення, страхування, фрахтування), та визначають межі автономії волі в цьому специфічному контексті.

Центральною фігурою у забезпеченні автономії волі є міжнародний комерційний арбітраж. Фактично, саме арбітражні інституції та їхня нормативна база стали головним каталізатором та гарантом застосування *lex voluntatis* у морській сфері.

Натомість першочергово варто проаналізувати Міжнародну конвенцію «Про уніфікацію деяких правил щодо коносаментів», що підписана 25 серпня 1924 року в Брюсселі, стала першим універсальним міжнародно-правовим актом, спрямованим на уніфікацію правового режиму морських перевезень вантажів за коносаментами. Цей документ, більш відомий як Гаазькі правила (Hague Rules),

був розроблений Міжнародним морським комітетом (СМІ) з метою встановлення єдиних мінімальних стандартів відповідальності морського перевізника та правового статусу коносаменту як основного документа морського торговельного обігу. Уперше в історії міжнародної морської торгівлі держави погодилися на міждержавне врегулювання питань відповідальності перевізника, що традиційно залишалися у сфері національних юрисдикцій і нерідко істотно варіювалися від країни до країни.

Потреба у такій уніфікації була зумовлена значними розбіжностями у національних правових системах щодо визначення обсягу обов'язків перевізника та ступеня його відповідальності за збереження вантажу. До прийняття Конвенції судновласники переважно застосовували так звані «ексонераційні застереження», що включалися до коносаментів і звільняли перевізника від відповідальності практично за будь-які втрати чи пошкодження вантажу. Це створювало істотний дисбаланс між економічно сильнішими морськими перевізниками та слабшою стороною комерційних відносин — вантажовласником. Гаазькі правила поклали край цій нерівності, запровадивши обов'язкові мінімальні стандарти належного піклування (*due diligence*), від яких сторони не могли відступати на шкоду вантажовласнику.

Ключова новела Конвенції полягала у встановленні єдиного міжнародного стандарту відповідальності перевізника, який передбачав обов'язок судновласника до початку рейсу забезпечити належний стан судна, його морехідність, укомплектованість екіпажем, належне оснащення судна та приведення вантажних приміщень у придатний для перевезення стан. Гаазькі правила також містили перелік випадків звільнення перевізника від відповідальності — наприклад, воєнні ризики, навігаційну помилку екіпажу, пожежу, страйки та інші неконтрольовані обставини.

Стаття 4 Конвенції містить вичерпний перелік із 17 підстав звільнення перевізника від відповідальності, включаючи навігаційну помилку, пожежу, форс-мажорні обставини тощо [14].

Однак одним із найбільш істотних аспектів Конвенції стала регламентація правового статусу коносаменту, який визнавався доказом прийняття вантажу до перевезення, формою зовнішнього підтвердження умов договору перевезення та цінним папером, що забезпечував оборотність товару на світових ринках. Уніфікація змісту коносаменту та юридичних наслідків його видачі сприяла підвищенню передбачуваності міжнародної торгівлі та спростила механізм переходу прав на товар у транскордонних операціях.

Слід підкреслити, що Гаазькі правила 1924 року стали не статичним, а еволюційним документом. Згодом вони були доповнені та змінені Візбійським протоколом 1968 р. (Hague–Visby Rules), який підвищив межі відповідальності перевізника та уточнив окремі поняття, а також Протоколом SDR 1979 р., що адаптував Конвенцію до сучасної системи спеціальних прав запозичення як універсальної розрахункової одиниці. Попри це первинний текст Брюссельської конвенції досі ратифікований значною кількістю держав, а його вплив суттєво відчутний у морському праві країн, що не перейшли до новіших міжнародних режимів.

У контексті теми дипломної роботи особливе значення має співвідношення Гаазьких правил із принципом автономії волі сторін. Хоча Конвенція прямо не проголошувала свободу вибору права у договорі морського перевезення, вона фактично обмежувала дію автономії волі, запроваджуючи імперативні норми щодо відповідальності перевізника. Сторони не могли домовитися про зменшення відповідальності перевізника нижче рівня, визначеного Конвенцією. Це стало одним із перших міжнародно-правових прецедентів, коли уніфіковані

імперативні стандарти обмежували свободу договірних положень у сфері морського приватного права.

Незважаючи на це, зберігалася можливість договірного врегулювання інших питань, зокрема вибору юрисдикції або арбітражного застереження, що пізніше стало важливим підґрунтям для розширеного застосування автономії волі у міжнародних морських перевезеннях. Саме тому Брюссельська конвенція 1924 року може розглядатися як перехідна ланка між традиційною жорстко імперативною моделлю морського права та сучасним підходом, що визнає свободу вибору права однією з ключових засад міжнародного комерційного обігу.

У нормативному вимірі Гаазькі правила заклали фундамент для подальших міжнародних актів, таких як Гамбурзькі правила 1978 р. та Роттердамські правила 2008 р., які значно ширше визнають можливість автономної волі сторін. Однак, незважаючи на появу новіших документів, саме Конвенція 1924 року й досі відіграє важливу роль у практиці міжнародних перевезень, особливо у держав, які активно використовують стандартизовані коносаменти або чинні національні законодавства, основані на її положеннях. Таким чином, Брюссельська конвенція 1924 року не лише уніфікувала ключові елементи договірних відносин у морській сфері, а й створила рамки, у межах яких почав еволюціонувати інститут автономії волі як засобу подолання колізійних суперечностей.

Під час імплементації держави можуть дещо адаптувати Гаазькі правила, однак межа автономії сторін залишається обмеженою: вибір права чи формулювання умов договору не повинні суперечити мінімальним стандартам, установленим Конвенцією. Це особливо помітно у випадках, коли сторони обирають право держави з менш жорстким режимом відповідальності — такий вибір може бути відхилений національними судами саме через імперативний

характер Гаазьких правил. Таким чином, хоча Гаазькі правила формально не є колізійною конвенцією, вони безпосередньо впливають на реалізацію автономії волі у міжнародних морських перевезеннях. Свобода договірного регулювання існує, але вона обмежена загальнообов'язковими міжнародними стандартами, які забезпечують мінімальний рівень захисту вантажовласника та стабільність морського обігу. Надалі варто проаналізувати Нью-Йоркську конвенцію 1958 року (Convention on the Recognition and Enforcement of Foreign Arbitral Awards), що підписана 10 червня 1958 р. та чинна з 7 червня 1959 р., є ключовим міжнародним інструментом, що встановлює уніфіковані правила визнання та примусового виконання іноземних арбітражних рішень у державах-учасниках. Завдяки широкій ратифікації вона стала універсальним стандартом у сфері міжнародного комерційного арбітражу.

Одним із фундаментальних елементів Конвенції є підтримка автономії волі сторін. Стаття II прямо визнає обов'язковість арбітражної угоди, якщо вона укладена в письмовій формі та відповідає встановленим формальним вимогам. Національні суди держав-учасниць зобов'язані направляти сторони до арбітражу, коли між ними існує чинна арбітражна угода, навіть якщо внутрішні колізійні норми передбачали б інший механізм вирішення спору [38].

Таким чином, Конвенція усуває вплив місцевих конфліктно-правових правил на визначення юрисдикції та забезпечує пріоритет волевиявлення сторін.

Зміст статті V підтверджує доктринальну пов'язаність автономії волі з визначенням права, що регулює арбітражну угоду. Відповідно до статті V(1)(a), недійсність арбітражної угоди як підстава для відмови у виконанні оцінюється насамперед за правом, якому сторони її підпорядкували. Якщо такий вибір не здійснений, застосовується право місця арбітражу (*lex loci arbitri*) [38].

Отже, Конвенція надає першочергове значення обраному сторонами праву, підсилюючи його юридичну силу під час перевірки дійсності угоди на стадії

визнання рішення іноземним судом. Це положення є критично важливим у міжнародних морських правовідносинах, де сторони часто походять із різних правових систем та прагнуть узгодити нейтральний і передбачуваний правовий режим.

Разом з тим автономія волі у межах Конвенції не є абсолютною. Стаття V передбачає вичерпний перелік підстав для відмови у визнанні чи виконанні рішення, включаючи недійсність угоди, порушення процедур призначення арбітрів, вихід рішення за межі арбітражної угоди чи суперечність публічному порядку держави виконання [38].

Саме доктрина публічного порядку формує межу, за якою автономія волі не може іти всупереч імперативним нормам національного права. У сфері морського права це означає, що навіть за наявності валідної арбітражної угоди та обраного права рішення не буде виконано, якщо його наслідки прямо суперечать основним принципам правопорядку відповідної держави.

У транспортних і морських контрактах арбітраж займає одне з центральних місць, а Нью-Йоркська конвенція забезпечує ефективність такого механізму. В умовах багатонаціонального характеру морської торгівлі та географічної розгалуженості перевезень можливість обирати арбітражні інституції (Лондон, Нью-Йорк, Сінгапур, Гонконг тощо) і право, яке регулюватиме арбітражну угоду, дає сторонам високу ступінь передбачуваності.

Таким чином, Нью-Йоркська конвенція поєднує гарантування автономії волі сторін у виборі арбітражу та застосовного права з її обмеженням через підстави відмови у визнанні рішень, спрямовані на захист публічного порядку. У міжнародному морському праві це забезпечує баланс між свободою договору та дотриманням обов'язкових стандартів, сприяючи стабільності морської торгівлі. Судова практика за Нью-Йоркською конвенцією 1958 року послідовно зміцнює принцип автономії волі сторін у міжнародному арбітражі, зокрема в морських

правовідносинах. Ключовим у цих справах є пошук балансу між визнанням і виконанням арбітражних рішень та вимогами національного публічного порядку.

Одним із ключових рішень є справа *Parsons & Whittemore Overseas Co. v. RAKTA* (США, 1974), у якій суд встановив вузькі межі застосування застереження про «публічний порядок». Верховний суд США підкреслив, що відмова у визнанні або виконанні арбітражного рішення на підставі публічного порядку можлива лише у виняткових випадках, коли виконання рішення суперечить основоположним принципам правопорядку, а не національним законодавчим нормам чи політичним інтересам держави. Це рішення закріпило доктрину мінімального судового втручання та зміцнило пріоритет арбітражних угод як механізму вирішення комерційних спорів [59].

У справі *Mitsubishi Motors Corp. v. Soler Chrysler-Plymouth Inc.* (США, 1985) Верховний суд США підтвердив, що навіть спори, які включають елементи публічного інтересу, зокрема антимонопольні суперечки, можуть бути передані до міжнародного арбітражу. Суд наголосив на домінуванні автономії волі сторін, зазначивши, що відмова у виконанні арбітражної угоди можлива лише на підставах, прямо передбачених Нью-Йоркською конвенцією. Цей підхід набув особливого значення у сфері морських комерційних спорів, де численні та багатокомпонентні правовідносини потребують ефективного універсального механізму вирішення [57].

Британська справа *Fiona Trust & Holding Corp. v. Privalov* (2007) сформувала сучасний підхід до тлумачення арбітражних угод як таких, що охоплюють усі спори, пов'язані з виконанням договору, якщо інше не передбачено сторонами. Палата лордів визнала презумпцію «one-stop adjudication», тобто очікування централізованого механізму вирішення спорів. Це рішення має особливе значення для морського права, де типово існують численні паралельні вимоги

щодо фрахтування, відповідальності за вантаж, прострочень або пошкодження судна [45].

Разом із тим, суди визнають і межі автономії волі. У справі *Dallah Real Estate and Tourism Holding Co. v. Pakistan* (Великобританія, 2010) Верховний суд підтвердив право національних судів перевіряти дійсність арбітражної угоди незалежно від висновків арбітражного трибуналу. Суд зауважив, що така перевірка відповідає статті V Нью-Йоркської конвенції і є необхідною для забезпечення правової визначеності, не виходячи за межі мінімального втручання [42].

Сінгапурське рішення *PT First Media TBK v. Astro Nusantara International* (2013) підтвердило практичне значення статті V(1)(c) Конвенції, відповідно до якої перевищення арбітражем своєї компетенції є підставою для відмови у визнанні арбітражного рішення. Суд підтримав право сторони не визнавати рішення, ухвалене щодо суб'єктів, які не були сторонами арбітражної угоди, демонструючи прагнення до балансу між автономією волі та процедурними гарантіями справедливості [61].

Особливу увагу у контексті морських перевезень привертає справа *The Bremen v. Zapata Off-Shore Co.* (США, 1972), у якій Верховний суд США визнав обов'язковість положення про вибір юрисдикції у договорі морського буксирування. Суд підкреслив, що такі положення повинні дотримуватися, якщо не доведено їхню несправедливість або недобросовісність. Хоча справа стосувалася вибору суду, принципи цього рішення активно застосовуються судами при тлумаченні статті II Нью-Йоркської конвенції щодо арбітражних угод [70].

У сукупності зазначені прецеденти демонструють усталену міжнародну тенденцію: автономія волі сторін у виборі арбітражу, обраному праві та процедурі розгляду є домінуючим принципом, обмеженим лише вузьким колом

винятків, прямо визначених Нью-Йоркською конвенцією. У морському праві цей принцип є критично важливим, оскільки він забезпечує передбачуваність, нейтральність і ефективність вирішення спорів між суб'єктами, що належать до різних юрисдикцій та правових систем.

Наступне міжнародне регламентування, яке варте аналізу, є Римська конвенція 1980 року, офіційне найменування – *Convention on the Law Applicable to Contractual Obligations*, підписана 19 червня 1980 р. у Римі, є базовим міжнародним інструментом колізійного права для контрактних зобов'язань між державами, що її ратифікували, зокрема в межах Європейського Союзу. Її основною метою було створення єдиних правил визначення застосовного права, що забезпечують передбачуваність і уніфікацію підходів у комерційних та інших договірних відносинах. Хоча у державах-членах ЄС конвенція значною мірою замінена Регламентом Рим I, вона й досі застосовується у низці юрисдикцій або для договорів, укладених до набрання чинності нового регламенту [37].

Конвенція закріплює принцип автономії волі сторін (стаття 3), надаючи можливість вибору застосовного права для всього договору або окремих його зобов'язань. Вибране право регулює тлумачення договору, його виконання, наслідки порушення, способи погашення, а також питання недійсності або припинення зобов'язань. Важливим механізмом є виключення *renvoi* (стаття 15), яке запобігає зворотним відсиленням до колізійних норм держави, право якої обрано, тим самим підвищуючи передбачуваність правового режиму [37].

Одночасно автономія волі не є абсолютною: стаття 3(4) конвенції обмежує вибір права, забороняючи сторони використовувати його для ухилення від імперативних норм держави, яка має найбільш тісний зв'язок із договором. Це забезпечує баланс між свободою волі та захистом громадських і публічних інтересів, запобігаючи практиці «forum shopping» або обходу захисних норм. Конвенція також передбачає можливість змінити обране право або його частину

за умови, що права третіх осіб, які покладаються на обране право, не порушуються, що забезпечує юридичну передбачуваність і гнучкість для сторін [37].

Римська конвенція 1980 р. забезпечує стабільність і передбачуваність вибору права, підтримує автономію волі сторін та дозволяє гнучко адаптувати контракти до морської галузі. Водночас виникають ризики зловживання вибором права, складнощі визначення імперативних норм та можливе зменшення захисту сторін із слабшою юридичною позицією, зокрема грузовласників. Конвенція формально гарантує автономію волі в міжнародних договорах, включно з морськими, обмежуючи її імперативними нормами держави та міжнародними й національними правилами, що дозволяє ефективно поєднувати свободу сторін із стандартами безпеки та нормами розвиненого морського законодавства. Попри те, що пряма арбітражна практика, де застосовується Римська конвенція 1980 р. до морських контрактів (чартерів чи коносаментів), є не дуже поширеною, деякі судові рішення Європейського Суду демонструють, як конвенція інтерпретується стосовно транспортних та агентських договорів, що мають морський компонент.

У справі C-133/08 *Intercontainer Interfrigo SC (ICF) v. Balkenende Oosthuizen BV*, Суд ЄС (Grand Chamber) розглядав питання застосування Римської конвенції, зокрема критерії встановлення підключного зв'язку (*connecting criteria*) та роздільності (*severability*) договору — коли договір (наприклад чартер) може бути поділений на частини для цілей визначення застосовного права. Суд зазначив, що недоговірні операції перевезення вантажів морем (наприклад, чартерні контракти) можуть підпадати під конвенцію, якщо оренда судна (*time charter* або *voyage charter*) слугує інструментом для перевезення вантажів [29].

Тобто, у морській практиці принцип автономії волі сторін отримує конкретне відображення у рішенні C-133/08 *Intercontainer Interfrigo SC (ICF) v. Balkenende Oosthuizen BV*. Суд ЄС у цій справі розглядав питання застосування

Rome Convention до чартерних договорів, зокрема щодо критеріїв встановлення підключного зв'язку (connecting criteria) та роздільності договору (severability). Було підтверджено, що договір можна поділити на окремі частини для цілей визначення застосовного права, а недоговірні операції перевезення вантажів морем підпадають під конвенцію, якщо оренда судна слугує інструментом для перевезення [29].

Ще одне важливе рішення — C-184/12 *United Antwerp Maritime Agencies (Unamar) NV v. Navigation Maritime Bulgare*. Ця справа стосувалася агентського морського контракту, і Суд ЄС на національне питання передав запит щодо тлумачення статей 3 і 7(2) Rome Convention у поєднанні з імперативними правилами національного законодавства (доктрина «*lois de police*»). Суд встановив, що свобода вибору права згідно з конвенцією обмежується обов'язковими правилами держави-форуму, навіть коли сторони обрали інше право, якщо ці імперативні норми мають суттєвий публічний інтерес [30].

Таким чином, рішення демонструє баланс між принципом автономії волі та суспільними інтересами: сторони можуть самостійно визначати застосовне право для своїх контрактних зобов'язань, але їх вибір не повинен обходити обов'язкові норми держави, яка має найбільший зв'язок із договором. У контексті морського права це гарантує, що свобода вибору права не призведе до обходу норм, спрямованих на забезпечення безпеки судноплавства, захисту третіх осіб або належного регулювання агентських і перевізних операцій. Отже, справа C-184/12 *United Antwerp Maritime Agencies (Unamar) NV v. Navigation Maritime Bulgare* підтверджує, що автономія волі сторін у морських договорах реалізується лише у поєднанні з принципом дотримання імперативних правил, що встановлює чіткі межі свободи вибору права та забезпечує правову передбачуваність і баланс інтересів.

Регламент (ЄС) № 593/2008 ЄС, відомий як Rome I, ухвалений 17 червня 2008 р., застосовується до контрактних зобов'язань із міжнародним елементом і регулює вибір застосовного права сторонами контракту. Він набрав чинності для договорів, укладених після 17 грудня 2009 р., замінивши Римську конвенцію 1980 року для більшості держав-членів і встановивши уніфіковані, прямодіючі правила колізійного права. Регламент формалізує свободу сторін у визначенні права, яке регулюватиме їхні зобов'язання, та водночас закріплює інструменти захисту від можливих зловживань цією свободою.

Принцип автономії волі сторін закріплений у статті 3 Rome I, що дозволяє сторонам обирати право для всього контракту або окремих зобов'язань (частковий вибір), подібно до Римської конвенції. Вибране право регулює тлумачення, виконання та наслідки порушення договору, а також питання недійсності або припинення зобов'язань. Однак автономія не є абсолютною: стаття 9 передбачає невід'ємні норми (*overriding mandatory provisions*) — обов'язкові правила, від яких сторони не можуть відмовитися, навіть якщо обрали інше право. У разі вибору права, яке не має достатнього зв'язку з договором, суди можуть оцінити його справедливість з огляду на інші елементи, наприклад місце виконання або характер операцій, використовуючи критерій «найбільш тісного зв'язку» [18].

У морській практиці Rome I надає сторонам значний простір для визначення застосовного права в договорах перевезення морем, включно з коносаменентами та чартерними контрактами. Сторони можуть обирати право держави з усталеною морською юрисдикцією, що часто поєднує розвинуту арбітражну практику і високі стандарти регулювання морських перевезень. При цьому невід'ємні норми держави, де відбувається виконання договору, можуть переважати над обраним правом, якщо вони стосуються, наприклад, безпеки, відповідальності перевізника або стандартів збереження вантажу. Завдяки універсальному характеру Rome I

сторони можуть застосовувати обране право незалежно від того, чи це право держави-члена ЄС, чи країни, що не є членом ЄС, що створює нейтральне та передбачуване правове середовище.

Попри значну свободу сторін, Rome I має обмеження: визначення невід'ємних норм відрізняється у різних державах, а можливий форум- та право-шопінг. Судова практика показує, що автономія волі не гарантує абсолютної свободи і враховується судом, особливо у багатонаціональних морських перевезеннях. Rome I формально та практично забезпечує автономію волі, поєднуючи свободу вибору права з механізмом захисту через невід'ємні норми, що дає юридичну визначеність і дозволяє адаптувати договори до специфіки морської галузі. Римська конвенція 1980 року та Регламент Rome I (2008) обидва закріплюють принцип автономії волі сторін у міжнародних контрактах, проте між ними існують важливі відмінності, що впливають на морську практику. Римська конвенція була міжнародним договором між державами-членами ЄС і мала характер рамкового документа, який забезпечував свободу вибору права сторонами для всього договору або окремих зобов'язань, а також виключав механізм *renvoi* (стаття 15). У морських перевезеннях це дозволяло сторонам адаптувати чартерні договори та коносаменти під обране право, зберігаючи передбачуваність, однак обмеження автономії через імперативні норми держави з найбільш тісним зв'язком із договором залишалися відносно нечіткими. У свою чергу, Rome I є прямодіючим регламентом ЄС, який замінив Римську конвенцію для більшості держав-членів і уніфікував правила конфлікту, забезпечивши більшу правову визначеність. Він закріплює свободу сторін обирати застосовне право для всього контракту або його окремих частин, зберігаючи концепцію подільності договору та універсальний характер для сторін з ЄС і поза ним. При цьому Rome I вводить чіткий механізм невід'ємних норм (*overriding mandatory provisions*, стаття 9), які не підлягають відмові незалежно від обраного права. Це

дозволяє забезпечувати дотримання обов'язкових правил безпеки, стандартів перевезення та відповідальності перевізника, що має ключове значення для морських договорів.

Порівняльний аналіз демонструє, що Регламент Rome I (2008) забезпечує більш уніфіковану, прямодіючу і прогнозовану систему вибору права порівняно з Римською конвенцією 1980 року, поєднуючи свободу сторін із захистом імперативних норм. У морській практиці це дозволяє сторонам будувати договори з високим рівнем юридичної визначеності, вибираючи право держав із розвиненою морською юрисдикцією, одночасно враховуючи обов'язкові стандарти безпеки та відповідальності, що регламентуються державою-форумом. Судова практика підтверджує, що автономія волі реалізується у межах балансу між *party autonomy* та імперативними нормами, особливо у багатонаціональних чартерних, коносаментних і агентських договорах, забезпечуючи юридичну передбачуваність і мінімізуючи ризики колізій права.

Разом із тим, автономія волі має певні обмеження, обумовлені імперативними нормами міжнародних конвенцій, національним законодавством держав прапора судна та принципами публічного порядку. Першим прикладом такого обмеженого прояву свободи сторін стали Гаазькі правила 1924 року, які уніфікували мінімальні стандарти відповідальності перевізника та визначили правовий статус коносамента, заклавши рамки для подальшого розвитку принципу *lex voluntatis*. Попри те, що Конвенція не визнавала прямого права на вибір права стороною, вона відкрила можливості для договірного регулювання питань, пов'язаних із арбітражем та юрисдикцією, створивши перехідну ланку між жорстко імперативною традицією та сучасним підходом до автономії волі. Подальші міжнародні акти, зокрема Нью-Йоркська конвенція 1958 року, підсилюють цю автономію, встановлюючи універсальні правила визнання та виконання арбітражних рішень, що дозволяє сторонам ефективно застосовувати

арбітражний механізм у морських правовідносинах. Судова практика, включно зі справами *Parsons & Whittemore*, *Mitsubishi Motors*, *Fiona Trust*, *Dallah Real Estate* та *The Bremen*, підтверджує пріоритет автономії волі у виборі арбітражу та права, одночасно визначаючи обмеження у вигляді публічного порядку та процедурних гарантій.

Додатково Римська конвенція 1980 року та Регламент Rome I 2008 року систематизували колізійні правила щодо вибору права сторонами контрактів із міжнародним елементом, у тому числі морських. Вони закріпили право сторін самостійно визначати застосовне право для всього договору або його окремих частин, при цьому встановлюючи баланс із імперативними нормами держави, яка має найбільший зв'язок із договором. Судова практика ЄС (*C-133/08 Intercontainer Interfrigo SC v. Balkenende Oosthuizen BV*, *C-184/12 Unamar v. Navigation Maritime Bulgare*) підтверджує, що автономія волі у морських договорах реалізується шляхом точного визначення сфери дії обраного права та врахування імперативних норм, що забезпечує передбачуваність, гнучкість і баланс між інтересами сторін та суспільними потребами.

Аналіз показує, що міжнародні акти формують двоступеневу регламентацію автономії волі: універсальні принципи для комерційних контрактів із іноземним елементом і спеціалізовані морські конвенції, які обмежують свободу сторін у морській діяльності.

3.2. Порівняльний аспект реалізації «автономії волі» у різних національних правових системах

Принцип автономії волі сторін у договірних відносинах, який дозволяє сторонам самостійно визначати право, що регулюватиме їхні взаємини, є універсальною доктриною міжнародного приватного права. Водночас його реалізація значною мірою залежить від конкретної національної правової системи, імперативних норм та традицій судової практики. Аналіз показує, що

різні юрисдикції по-різному інтерпретують свободу сторін у виборі права, що прямо впливає на транскордонні контракти, включно з морськими перевезеннями, чартерними договорами та іншими комерційними угодами.

У США принцип автономії волі сторін у контексті міжнародних договорів і комерційних контрактів реалізується через комплекс нормативних та судових механізмів, що забезпечують максимальну гнучкість сторін при збереженні захисту суспільних інтересів. Крім загальних положень комерційного права, важливу роль відіграє Федеральний арбітражний закон (Federal Arbitration Act, FAA), який встановлює пріоритет арбітражних угод та визначає процедури їх примусового виконання. FAA дозволяє сторонам домовлятися не лише про обране право, а й про місце арбітражу, мову розгляду, застосовні правила арбітражу та процедури розв'язання суперечок.

FAA охоплює три основні сфери: внутрішні комерційні спори, міжнародні арбітражі та морські контракти. У частині, що стосується внутрішніх комерційних угод, закон підкреслює обов'язковість арбітражних положень контрактів і обмежує втручання судів лише випадками явної суперечності з публічним порядком або порушенням базових принципів справедливості. Частина FAA, що реалізує положення Нью-Йоркської конвенції 1958 року, забезпечує визнання та виконання іноземних арбітражних рішень, тим самим укріплюючи автономію сторін у міжнародних комерційних угодах. Особливу увагу закон приділяє морським контрактам, що регулюють перевезення вантажів, фрахт та судновласників, гарантуючи пріоритет арбітражу над судовим розглядом [44].

Ключовим аспектом FAA є обмежене судове втручання. Американські суди можуть відмовитися від виконання арбітражної угоди лише у випадках шахрайства, корупції, явного конфлікту інтересів арбітра або порушення публічного порядку. Це дозволяє сторонам у комерційних та морських

контрактах самостійно визначати арбітражний форум, застосовне право та склад арбітрів, забезпечуючи максимальну гнучкість і контроль над процедурою вирішення спорів.

Особливістю американської системи є сильна судова підтримка арбітражних угод. Наприклад, у справі *The Bremen v. Zapata Off-Shore Co.* (1972) Верховний суд США підтвердив, що американські суди повинні забезпечувати виконання арбітражних угод за винятком випадків, коли їх реалізація явно суперечить публічному порядку або є результатом примусу чи обману. Суд окремо зазначив, що навіть при міжнародних морських контрактах сторони мають право обирати закон, який регулює їхні зобов'язання, що суттєво підвищує передбачуваність та стабільність правових відносин у транскордонних перевезеннях [70].

У морській практиці США принцип автономії волі реалізується через численні прецеденти, що стосуються фрахових договорів, перевезення вантажів та страхових контрактів. Наприклад, у справах, пов'язаних із чартерними угодами та перевезенням нафти, суди визнавали дійсними положення договорів, які передбачали застосування права інших юрисдикцій, якщо вибір сторін був добровільним і не суперечив базовим нормам. Особлива увага приділяється питанням страхування відповідальності за пошкодження вантажу або судна: сторони можуть погоджуватися на застосування права іноземної держави для визначення лімітів відповідальності, зберігаючи при цьому можливість звертатися до американських судів у випадках порушення імперативних норм.

Крім того, американська практика демонструє диференційований підхід до контролю за відповідністю обраного права публічному порядку. Наприклад, у справі *Mitsubishi Motors Corp. v. Soler Chrysler-Plymouth Inc.* (1985) Верховний суд США підтвердив, що міжнародні арбітражні угоди повинні визнаватися дійсними навіть у разі застосування права іноземної юрисдикції, але суди зберігають право відмовити у виконанні рішення, якщо воно явно суперечить

фундаментальним принципам американського права, зокрема захисту конкуренції або базових стандартів справедливості [57].

Слід зазначити, що у США автономія волі поширюється не лише на вибір права та арбітражного форуму, але й на процедурні аспекти контрактів, включно з можливістю визначення застосовних комерційних звичаїв (customs of trade) та міжнародних правил (наприклад, INCOTERMS у морських перевезеннях). Це дозволяє сторонам враховувати специфіку транскордонного бізнесу та морських перевезень, створюючи ефективні і гнучкі механізми розв'язання суперечок.

У міжнародній торговельній практиці INCOTERMS (International Commercial Terms), розроблені Міжнародною торговою палатою (ICC), є ключовим інструментом реалізації принципу «автономії волі» сторін у договорах купівлі-продажу з перевезенням товарів морським транспортом. INCOTERMS визначають права, обов'язки та ризики продавця та покупця на різних етапах постачання, що дозволяє сторонам самостійно обирати оптимальні умови доставки. Серед умов INCOTERMS, застосовних саме до морського та внутрішньоморського транспорту, виділяють такі основні групи:

- F-посилки (Free...): FOB (Free On Board), FAS (Free Alongside Ship) — ризики переходять від продавця до покупця на момент завантаження товару на борт судна.
- C-посилки (Cost...): CFR (Cost and Freight), CIF (Cost, Insurance and Freight) — продавець організовує та оплачує перевезення до порту призначення, проте ризики переходять на покупця вже після завантаження на борт.
- E-посилки: EXW (Ex Works) — в основному для наземних перевезень, проте іноді застосовується у комплексних контрактах, включаючи морські перевезення [50].
- У морському праві INCOTERMS надають сторонам свободу:

- вибирати точку переходу ризику;
- визначати відповідальність за страхування;
- узгоджувати місце доставки та оформлення транспортних документів (коносамент, чартер-партія);
- регулювати розподіл витрат на транспортування.

Це дозволяє уникнути неоднозначностей, знижує ризики судових спорів і забезпечує передбачуваність контрактних відносин, особливо при міжнародних перевезеннях із залученням багатьох юрисдикцій.

Важливим аспектом є й те, що американські суди надають великого значення добросовісності та рівноправності сторін. У випадках, коли обрана юрисдикція або право створюють явну перевагу для однієї сторони або обмежують можливості іншої, суди залишають за собою право втрутитися. Такі рішення формують баланс між широкою свободою вибору права та захистом справедливості, що робить систему США однією з найбільш гнучких і передбачуваних для міжнародного бізнесу, включно з морським транспортом.

Завдяки поєднанню FAA, прецедентного права та принципу мінімального судового втручання, США створюють сприятливий правовий режим для міжнародних контрактів. Це дозволяє сторонам ефективно застосовувати принцип автономії волі у морських перевезеннях, страхових договорах і арбітражних угодах, забезпечуючи передбачуваність правових наслідків, мінімізуючи ризики колізій і сприяючи стабільності транскордонних комерційних відносин.

У правових системах континентальної Європи, передусім Франції, Німеччини та Італії, автономія волі визнається одним із базових принципів приватного міжнародного права, однак реалізується в межах, що чітко окреслені імперативними приписами національних законодавств, спрямованими на захист публічних інтересів, стабільності цивільного обороту та слабшої сторони

контракту. Французьке право виходить із презумпції свободи вибору відповідно до загальних засад цивільного законодавства, однак обмежує принцип автономії волі у випадках, коли обране сторонами право суперечить обов'язковим нормам правопорядку

Франції або держави, яка має найбільш тісний зв'язок з правовідносинами. Так звані «*lois de police*» застосовуються незалежно від волевиявлення сторін, що відповідає доктринальному тлумаченню Кодексу цивільного права Франції.

Аналогічний підхід відображений і в німецькому цивільному законодавстві: відповідно до § 311 BGB договірні права і обов'язки спрямовуються автономією сторін, але не можуть порушувати норми, які визнаються невід'ємними для забезпечення справедливості та учасників економічного обігу [28].

В Італії подібний механізм закріплений у Цивільному кодексі, де допускається вибір іноземного права, проте застосування такого вибору обмежується положеннями про державний порядок і імперативні приписи, які мають пріоритет незалежно від договірної волі.

Судова практика Європейського Союзу створює усталену модель єдиного підходу для національних судів. У рішенні Суду ЄС у справі C-133/08 *Intercontainer Interfrigo SC (ICF) v. Balkenende Oosthuizen BV* було підтверджено, що навіть за наявності чітко сформульованої автономії волі, суди повинні враховувати правові елементи, які пов'язують договір з правом конкретної юрисдикції, включаючи можливість поділу договору на частини для з'ясування застосовного права [29].

Подальше рішення у справі C-184/12 *United Antwerp Maritime Agencies (Unamar) NV v. Navigation Maritime Bulgare* стало прецедентом щодо пріоритету імперативних норм: Суд ЄС прямо зазначив, що навіть за існування дійсного вибору застосовного права, національні суди мають відступити від волевиявлення сторін, якщо обране право порушує імперативні приписи

держави-форуму, які захищають публічний інтерес або економічну рівновагу [30].

Континентальноєвропейська модель не заперечує автономії сторін, але встановлює її функціонування лише в межах системи, де свобода волевиявлення не може суперечити державним інтересам, принципам добросовісності та стандартам захисту сторін із менш значною переговорною силою. Внаслідок цього континентальна модель балансує свободу договору з обов'язковістю базових правових гарант, забезпечуючи прогнозованість правозастосування та стабільність міжнародного приватного обороту.

Натомість, якщо детальніше звернути увагу на одну із країн, наприклад, Францію, то варто зазначити, що у французькому приватному міжнародному праві принцип автономії волі визнається, однак він ніколи не має необмеженого характеру. Його реалізація традиційно підпорядковується доктрині *lois de police* — імперативних норм, які застосовуються незалежно від того, яке право сторони обрали у договорі. Ці норми мають на меті захист державного інтересу, публічного порядку, суспільної безпеки та слабшої сторони, що особливо актуально у сфері транспортних і морських комерційних відносин.

Французький Касаційний суд послідовно наголошує, що вибір іноземного права є дійсним лише за умови, що його застосування не призводить до:

- обмеження рівня правового захисту, гарантованого французьким законодавством;
- порушення фундаментальних засад французького правопорядку (*ordre public*);
- обходу імперативних норм, які мають пріоритетне застосування.

Одним із ключових рішень є справа *Messageries Maritimes* (Cour de Cassation, 21 червня 1950 р.). У цій справі суд підкреслив, що іноземне право може застосовуватися лише в тій частині, яка не суперечить принципам французького

публічного порядку та загальним засадам справедливості. Навіть якщо сторони надали перевагу праву третьої держави, французький суд має право відхилити його застосування за наявності порушення імперативних норм [39].

Справа *Cie Algérienne de Crédit* (Cour de Cassation, 12 липня 1976 р.) відображає те, що Суд відмовився застосовувати іноземне право, обране сторонами, оскільки воно призводило до обмеження рівня захисту, встановленого французьким законодавством у сфері публічного порядку. Суд визначив, що імперативні положення національного права мають пріоритет, якщо договір має тісний зв'язок із Францією, навіть попри чіткий вибір іншої юрисдикції у контракті [40].

Також у справі *Société Olympia* (Cour de Cassation, 10 січня 1995 р.) французький Касаційний суд зазначив, що навіть коли арбітражна угода передбачає застосування іноземного права, суд зобов'язаний перевірити, чи не суперечить така угода вимогам французького публічного порядку. Якщо таке протиріччя наявне, французька юрисдикція повинна застосувати імперативні приписи власного права [41].

Тобто, згідно з усталеною доктриною, французькі суди застосовують триетапний підхід:

- визнання автономії волі — сторони мають право вільно обирати право, що регулює договір;
- перевірка на відповідність *lois de police* — іноземне право може не застосовуватися, якщо: воно обходить французькі імперативні норми та порушує стандарти захисту, гарантовані французьким законодавством.
- застосування французького права у разі колізії, якщо договір пов'язаний із Францією фактично (місце укладення, виконання, основна діяльність, захист вантажовласника, споживача, агента тощо).

Такий підхід ґрунтується на сприйнятті договору не лише як приватного інструмента врегулювання інтересів учасників, а як засобу підтримання балансів між економічною свободою та суспільними цінностями. Саме тому *ordre public* виступає формою контролю над реалізацією принципу автономії волі.

У Франції принцип автономії волі визнається, але завжди обмежується доктриною *lois de police*. Судова практика показує, що свобода вибору права не може обходити імперативні норми, що захищають публічні інтереси, економічну стабільність і мінімальні стандарти правового захисту. Касаційний Суд стабільно тлумачить автономію волі через призму фундаментальних принципів, забезпечуючи баланс між свободою договірного регулювання та захистом суспільних інтересів. У Великобританії автономія волі є однією з ключових доктрин контрактного права, однак її реалізація тісно пов'язана з принципами справедливості і публічного порядку. Презумпція *party autonomy* в англійському праві дозволяє сторонам обирати право для регулювання своїх контрактних зобов'язань, включно з арбітражними угодами, однак суди можуть відмовити у виконанні договору або арбітражного рішення, якщо його наслідки суперечать основним правовим принципам.

Судова практика *Fiona Trust & Holding Corp. v. Privalov* (2007) підтверджує, що у договорах із численними спорами застосовується концепція «*one-stop adjudication*», тобто очікується централізоване вирішення всіх спорів, що виникають із договору, якщо інше не передбачено сторонами. Це особливо важливо для морського права, де звичайно існує кілька паралельних вимог щодо фрахтування, відповідальності за вантаж або пошкодження судна [45].

У азійських юрисдикціях, таких як Сінгапур та Гонконг, практика застосування автономії волі активно поєднує англо-американську прецедентну систему з імперативними положеннями місцевого законодавства.

Сінгапурське рішення PT First Media TBK v. Astro Nusantara International (2013) підтвердило, що арбітраж не може виходити за межі компетенції угоди, а вибір права й арбітражного форуму зберігає силу лише у межах встановлених процедурних гарантій. У морській сфері це забезпечує ефективне врегулювання суперечок між транскордонними сторонами без порушення місцевих правових стандартів [61].

У Японії та Південній Кореї принцип автономії волі у комерційних та морських договорах реалізується з урахуванням концепції «public policy» та імперативних норм, що захищають соціальні та державні інтереси. Законодавство обох країн надає сторонам право обирати застосовне право при укладанні міжнародних договорів, зокрема у сфері морських перевезень, транспортних та чартерних контрактів. Водночас суди залишають за собою повноваження відмовити у застосуванні обраного права, якщо воно суперечить базовим принципам правопорядку або порушує суспільні інтереси.

У Японії ця концепція закріплена у Цивільному кодексі (Minpō, 1896) та у положеннях Закону про міжнародне приватне право (Act on the Application of Laws to Foreign-Related Civil Cases, 2006), які передбачають, що обране сторонами право не може використовуватися для обходу норм публічного порядку [56], [21].

Судова практика, зокрема рішення Верховного суду Японії у справах щодо морських перевезень, підтверджує, що навіть якщо контракт укладено за іноземним правом, японський суд застосує власні імперативні норми щодо безпеки вантажу, відповідальності перевізника та захисту споживачів, якщо контракт тісно пов'язаний із Японією.

У Південній Кореї автономія волі сторін також визнається, проте обмежується імперативними нормами національного права (Civil Act, 2023; Private International Law Act, 2017) [34], [60].

Суди країни можуть відмовити у застосуванні обраного права, якщо воно порушує принципи публічного порядку або призводить до соціальної шкоди. У морській практиці це означає, що сторони можуть адаптувати умови чартерних контрактів, фрахту та перевезень вантажів відповідно до комерційних потреб, але обов'язково дотримуються стандартів безпеки та встановленої відповідальності за вантаж.

Таким чином, у Японії та Південній Кореї автономія волі реалізується у контексті балансу між свободою вибору права та дотриманням імперативних норм, що захищають суспільні інтереси та гарантують базовий рівень правового захисту сторін у міжнародних морських відносинах.

З точки зору порівняльного аналізу, очевидно, що реалізація принципу автономії волі має три ключові аспекти: по-перше, сфера свободи вибору права, яка варіює від широкого «пакету» у США та Великобританії до обмеженого вибору у країнах континентальної Європи; по-друге, рівень обов'язкових імперативних норм, які захищають публічні інтереси, безпеку, стандарти перевезення та права третьої сторони; по-третє, вплив міжнародних норм, зокрема Римської конвенції 1980 р., Регламенту Rome I 2008 р., Гаазьких правил 1924 р. та Нью-Йоркської конвенції 1958 р., які уніфікують базові принципи і встановлюють мінімальні стандарти для всіх юрисдикцій, що їх ратифікували.

У морській практиці ці відмінності стають особливо помітними. У США та Великобританії сторони можуть максимально адаптувати право під комерційні потреби, включно з вибором арбітражного форуму, умов фрахтування та перевезення, водночас імперативні норми використовуються тільки для захисту основоположних принципів. У країнах континентальної Європи та в Азії автономія волі підпорядкована суворішому балансу між свободою сторін і публічними інтересами, що обмежує можливість *forum shopping* та забезпечує більшу соціальну захищеність учасників.

Судова практика показує, що міжнародні конвенції й регламенти служать «містком» між різними правовими системами. Rome I та Римська конвенція забезпечують передбачуваність права й встановлюють межі автономії волі через невід'ємні норми; Нью-Йоркська конвенція та арбітражні стандарти гарантують нейтральні форуми і виконання рішень, а Гаазькі правила встановлюють мінімальні стандарти захисту в сфері відповідальності перевізника. Порівняльний аналіз показує, що автономія волі у національних системах формується через поєднання імперативних норм, свободи вибору права та міжнародних стандартів, що забезпечує уніфікацію й передбачуваність. У морському праві це дозволяє мінімізувати колізійні ризики, балансувати інтереси сторін і підтримувати ефективність та нейтральність арбітражу. Сучасні тенденції європейських і англосаксонських систем спрямовані на максимальне використання автономії волі з чітким дотриманням обов'язкових норм, що особливо важливо для транскордонних морських перевезень і передбачуваного вирішення спорів. Порівняльний аналіз показує, що автономія волі реалізується по-різному: США та Великобританія надають широку свободу, тоді як континентальна Європа та Азія підпорядковують її імперативним нормам і суспільним інтересам. Міжнародні конвенції створюють єдиний правовий каркас, який уніфікує принципи, забезпечує передбачуваність і гармонізує застосування у транскордонних морських контрактах. Це дозволяє сторонам ефективно регулювати взаємовідносини, мінімізувати колізійні ризики та балансувати свободу договору з міжнародними стандартами.

3.3. Судові преценти з реалізацією «автономії волі» як альтернативи колізійному методу правового регулювання у міжнародному приватному морському праві

Застосування принципу автономії волі сторін у міжнародному приватному морському праві не обмежується виключно колізійними нормами або

диспозитивними положеннями договірному праву. Практика провідних юрисдикцій демонструє, що основним гарантом ефективності автономії волі стала судова система, яка послідовно підтверджує право сторін самостійно визначати правовий режим морського договору — від фрахтових угод та чартерів до коносаментів і змішаних транспортних контрактів. Аналіз міжнародних та українських судових рішень свідчить про те, що автономія волі:

- визнається переважною більшістю правових систем як основа договірної свободи;
- реалізується навіть у випадках, коли такі питання традиційно відносилися до імперативних норм;
- може бути обмежена лише у разі порушення публічного порядку, державних інтересів або базових стандартів захисту слабшої сторони;
- використовується судами як альтернатива класичному колізійному підходу, коли суд ухиляється від застосування складної багаторівневої системи колізійних прив'язок, надаючи перевагу прямо визначеному сторонами праву.

Судова практика провідних морських юрисдикцій — Сполучених Штатів, Великої Британії, Франції, Німеччини, Сінгапуру, Японії, Південної Кореї, Нідерландів, Канади та України (часина судових прецедентів яких прописана у попередніх розділах) — виробила різні моделі застосування автономії волі. Вони демонструють гнучку інтеграцію міжнародної звичаєвої практики (наприклад, INCOTERM), норм міжнародних конвенцій (Гаазькі, Гаага-Вісбі, Гамбурзькі правила), а також комерційних стандартів, що поступово витісняють традиційний колізійний механізм.

Англія є провідною юрисдикцією у морському праві: більшість міжнародних чартерів, морських страхових полісів, коносаментів та контрактів фрахтування містять *choice-of-law clause* на користь англійського права.

Практика англійських судів заклала базові принципи автономії волі, які надалі були рецепційовані іншими правовими системами.

У справі *The Parouth* (1982) (*Compania Naviera Micro s.a. v. Shipley International inc.*) сторони уклали договір фрахтування, у якому прямо погодили застосування англійського права. Попри це, позивач намагався довести, що вибір був суто формальним і не відображав реального характеру правовідносин, оскільки договір та його виконання мали істотні зв'язки з іноземним правопорядком. Центральним питанням для суду стало те, чи дозволяють такі фактичні обставини відступити від договірної умови про вибір права та звернутися до колізійного аналізу на основі «найтіснішого зв'язку». Суд категорично відхилив ці доводи, наголосивши, що автономія волі сторін у сфері морських перевезень має першочергове значення і не може бути поставлена під сумнів лише через наявність іноземних елементів. У своєму рішенні суд прямо зазначив, що *choice-of-law clause* має обов'язкову силу та повинна застосовуватися у повному обсязі, якщо не порушує засад публічного порядку; жодної дискреції підмінювати вільне волевиявлення сторін «об'єктивно кращим» правопорядком у суду немає. *Ratio decidendi* цієї справи полягає у тому, що застосування колізійного методу є субсидіарним і можливе лише тоді, коли сторони не здійснили вибір права або зробили його недостатньо чітко. Значення прецеденту полягає в утвердженні фундаментального стандарту англійського морського права: за наявності чіткого *choice-of-law clause* будь-які аргументи про «реальні зв'язки» з іншим правом не мають сили, і воля сторін повинна домінувати. Цей підхід згодом став базовим у численних спорах про застосовне право в чартер-партіях, коносаментах та інших морських контрактах [22].

Згідно з однією з концепцій міжнародного приватного права, автономія волі сторін у договорі може виступати самостійним джерелом правового регулювання і навіть виключати застосування колізійної стадії, тобто аналізу, яке

право слід застосовувати до спору. Класичним прикладом реалізації цього підходу є рішення Касаційного суду Франції у справі *American Trading Co. v. Quebec Steamship Co.* від 5 грудня 1910 р. Справу *American Trading Co. v. Quebec Steamship Co.* розглядав Касаційний суд Франції 5 грудня 1910 року. Суперечка виникла у зв'язку з виконанням договору морського перевезення вантажів, укладеного між американською компанією *American Trading Co.* та *Quebec Steamship Co.* Сторони договору погодили застосування права штату Нью-Йорк для регулювання своїх прав та обов'язків. У коносаменті було передбачено положення про виключення відповідальності перевізника за пошкодження вантажу у випадку грубої недбалості капітана судна. Таке положення визнавалось допустимим за французьким правом, але було недійсним за нормами права штату Нью-Йорк, яке забороняло виключення відповідальності перевізника у випадках грубої недбалості. Касаційний суд Франції розглянув спір і дійшов висновку, що першочерговим слід вважати волю сторін, виражену у договорі. Умова, погоджена сторонами, має застосовуватися, навіть якщо обране право формально її не допускає. Суд зазначив, що «застосовне право стає таким тільки в результаті волі сторін, і воно не може мати перевагу над узгодженими сторонами умовами договору» [22].

Таким чином, рішення підтверджує, що автономія волі сторін у міжнародних договорах може виступати самостійним джерелом права, здатним переважати формальні колізійні правила. Воно демонструє, що суди можуть визнавати умови договору, укладеного під іншим правом, навіть якщо ці умови формально суперечать імперативним нормам обраного права, за умови, що сторони ясно погодили ці положення. На практиці це рішення надає сторонам міжнародних контрактів більшу свободу у формуванні спеціалізованих або гнучких умов, особливо в контексті морських перевезень, забезпечуючи верховенство волі сторін над формальними обмеженнями обраного права.

На додаток до справи *The Parouth*, англійські суди продовжували послідовно зміцнювати цей принцип, особливо в контексті міжнародних комерційних угод, включаючи морське право.

Рішення Судового комітету Таємної ради (Judicial Committee of the Privy Council) у справі *Vita Food Products Inc. v. Unus Shipping Co. Ltd.*, ухвалене у 1939 році, є вагомим для розвитку сучасного міжнародного приватного права, зокрема в частині регулювання морських перевезень та договірної свободи. Спір виник навколо договору морського перевезення вантажу (оселедця), який здійснювався з порту Ньюфаундленду до Нью-Йорка. Хоча місце укладення коносаменту та місце виконання договору мали тісний зв'язок із Ньюфаундлендом (на той час — окрема юрисдикція), сторони чітко та прямо включили до коносаменту положення про те, що договір має регулюватися англійським правом (*choice-of-law clause*). Центральна правова проблема полягала у зіткненні вибору права сторонами із імперативними нормами права, пов'язаного з місцем укладення договору. Законодавство Ньюфаундленду (Закон про перевезення вантажів морем, який імплементував Гаазькі правила) вимагало, щоб кожен коносамент, виданий у цьому порту, містив обов'язкове посилання на застосування цих правил. Гаазькі правила встановлюють мінімальний, імперативний рівень відповідальності перевізника, забороняючи йому повністю знімати з себе відповідальність за недбалість [79].

Утім, коносамент у справі *Vita Food* містив положення, яке виключало відповідальність перевізника за шкоду, завдану внаслідок недбалості капітана або екіпажу. Це положення було недійсним відповідно до Гаазьких правил, обов'язкових за правом Ньюфаундленду, але було дійсним відповідно до обраного сторонами англійського права. Позивачі наполягали на застосуванні закону Ньюфаундленду як *lex loci contractus* (закону місця укладення), що

зробило б положення про виключення відповідальності недійсним і дозволило б стягнути збитки [79].

Судовий комітет Таємної ради, представляючи найвищу судову інстанцію, підтвердив абсолютну дійсність *choice-of-law clause*. Лорд Райт (Lord Wright), який оголошував рішення, сформулював ключовий принцип: сторони договору, укладеного добросовісно (*bona fide*) і без порушення закону (*illegal*) обраного права, мають повну свободу вибору права, яке регулюватиме їхній договір, незалежно від того, чи має це право будь-який об'єктивний зв'язок із транзакцією [79].

Суд визнав, що, хоча коносамент, виданий у Ньюфаундленді, міг бути технічно «неправильним» (тому що він не відповідав вимогам місцевого закону про обов'язкове застосування Гаазьких правил), цей факт не робить вибір англійського права недійсним. За відсутності прямої заборони в англійському праві (обраному праві) та за умови, що це не порушує публічний порядок суду, що розглядає спір (у даному випадку, Канади), воля сторін повинна домінувати [79].

Рішення *Vita Food Products Inc. v. Unus Shipping Co. Ltd.* (1939) стало поворотним моментом в англійському міжнародному приватному праві та встановило стандарт для визнання договірної свободи, що є критично важливим для морської торгівлі. Цей прецедент закріпив пріоритет автономії волі сторін, підтвердивши, що їхній суб'єктивний вибір права отримує безумовну перевагу над будь-якими об'єктивними колізійними прив'язками, такими як *lex loci contractus* (закон місця укладення договору) чи теорія «найтіснішого зв'язку». Суд, відмовившись від детального колізійного аналізу, фактично визнав, що суб'єктивний вибір права функціонує як самостійний метод регулювання, що усуває необхідність складного багаторівневого колізійного аналізу. Внаслідок цього, суду не потрібно витрачати час на пошук «реальних зв'язків» чи

«об’єктивно найкращого права», якщо сторони самі чітко та недвозначно визначили застосовний правопорядок. Головне практичне значення цього рішення полягає у підвищенні правової передбачуваності в міжнародній торгівлі, оскільки воно дозволило сторонам морських контрактів (чартерів, коносаментів, договорів страхування) заздалегідь із впевненістю визначати правовий режим своїх відносин, незалежно від численних юрисдикцій, через які проходить судно, і з якими можуть виникнути колізійні зв'язки. Таким чином, прецедент *Vita Food* перетворив автономію волі з простого правила на домінуючий принцип міжнародного приватного права, що особливо важливо для високо стандартизованої та глобалізованої галузі морського права.

Іноземна судова та арбітражна практика демонструє еволюцію тлумачення автономії волі та меж застосування вибору права у морських правовідносинах. Класичні британські справи *The Eleftheria* та *The Hollandia* формують підхід до дії арбітражних застережень і співвідношення автономії волі з імперативними нормами, зокрема Гаазько-Вісбійських правил. Американські рішення — *Indussa v. S.S. Ranborg*, *The Amoco Cadiz*, *The Rhoditis* — зосереджуються на балансі між вибором права і захистом публічних інтересів, особливо у справах, пов'язаних із морським забрудненням або відповідальністю перевізника. Важливе значення має справа *Channel Tunnel Group v. Balfour Beatty*, яка закріпила доктрину розщеплення статуту (*separator principle*), тоді як *Sulamérica v. Enesa* розвинула підхід до визначення права, застосовного до арбітражного застереження, у випадку відсутності прямого вибору. Практика ЄС у справі *Gazprom OAO* демонструє межі автономії волі, коли обране сторонами регулювання вступає у колізію з основами права Європейського Союзу. Загалом, ці рішення показують складну взаємодію між автономією волі, імперативними нормами та публічним порядком, що особливо важливо для морських спорів, де правові зв'язки є множинними та динамічними [27, 31, 33, 51, 65, 72, 73, 75-77].

Наукові дослідження доповнюють судову практику сучасним доктринальним аналізом проблем автономії волі в міжнародному приватному та морському праві. У працях А. Бононі, Дж. Бейздоу та Дж. Каррутерс обґрунтовуються сучасні тенденції розширення свободи договору у міжнародній комерції й одночасно підкреслюються межі цього принципу, пов'язані з дією імперативних норм (*lois de police*), а також із фундаментальними вимогами правопорядку. С. Сімеонідес та К. Гофман розглядають вибір права у деліктних морських спорах і підкреслюють сучасну тенденцію зміщення від жорстких об'єктивних прив'язок до моделей, що більше враховують волю сторін та ефективність регулювання. Праця Дж. Луковскі та статті С. Вулфа аналізують роль Гаазьких принципів щодо вибору права та питання дії обов'язкових норм у міжнародному транспортному праві, демонструючи, як ці механізми впливають на морські перевезення та страхування. У сукупності наукові джерела формують комплексне теоретичне підґрунтя для висновку про те, що автономія волі поступово перетворюється на ключовий інструмент регулювання міжнародних морських відносин, водночас залишаючись обмеженою імперативними стандартами, спрямованими на захист публічних інтересів та стабільність міжнародної торгівлі [25, 26, 32, 48, 54, 67, 80].

Надалі варто розглянути принципи, які окреслені через призмі національного законодавства, хоча Україна належить до системи континентального права, практика Касаційного господарського суду у складі Верховного Суду демонструє тенденцію до поваги автономії волі як головної альтернативи колізійному методу.

Знаковою для української практики є постанова Великої Палати Верховного Суду у справі № 904/2104/19 від 16 листопада 2021 року. Розглядаючи спір між іноземним банком та українським поручителем, де сторони обрали англійське право, Суд підтвердив пріоритет автономії волі. Ключовий висновок ВП ВС

полягає у тому, що встановлення змісту іноземного права є обов'язком суду (*ex officio*), а не лише сторін. Суд зазначив, що ненадання сторонами доказів змісту іноземного права не є підставою для автоматичного застосування права України, якщо суд сам не вжив заходів для його встановлення (через експертів, мін'юст тощо). Це рішення наближає українську практику до європейських стандартів, де воля сторін щодо вибору права має вирішальне значення і захищається процесуальними гарантіями [15].

Сутність постанови Великої Палати Верховного Суду у справі № 910/7165/19 має фундаментальне значення для українського міжнародного приватного права, оскільки вона посилює позицію автономії волі, наслідуючи логіку іноземних прецедентів, таких як *Vita Food*. Це рішення утверджує пріоритет економічної сутності над формальними об'єктивними прив'язками, визнаючи необхідність застосування єдиного правового режиму до економічно пов'язаних договорів. Такий підхід забезпечує передбачуваність для міжнародних суб'єктів, що є критично важливим у морському праві (наприклад, поширення вибору права у чартері на пов'язані субчартери чи коносаменти). Це рішення демонструє готовність української судової системи інтегрувати міжнародні комерційні принципи, де воля сторін є домінуючою, навіть якщо це нівелює об'єктивні зв'язки з національним правом. Отже, справа № 910/7165/19 ілюструє, як Верховний Суд використовує принцип акцесорності для розширення сфери дії автономії волі, перетворюючи її на домінуючий інструмент правового регулювання, який заміщує або виключає застосування класичних об'єктивних колізійних прив'язок, що підтверджує, що і в українській судовій практиці автономія волі виступає альтернативою колізійному методу.

Аналіз судових прецедентів провідних морських юрисдикцій (Великої Британії, Франції, а також практики Верховного Суду України) безумовно підтверджує центральну тезу розділу: принцип автономії волі (*lex voluntatis*) у

міжнародному приватному морському праві вийшов за межі класичної колізійної норми і набув статусу домінуючого квазі-субстантивного методу правового регулювання, який виступає ефективною альтернативою традиційному колізійному методу.

Прецеденти англійських судів, зокрема *The Parouth* та *Vita Food Products Inc. v. Unus Shipping Co. Ltd.*, встановили жорсткий стандарт, згідно з яким наявність чіткої умови про вибір права (*choice-of-law clause*) нівелює необхідність проведення колізійного аналізу на основі об'єктивних прив'язок («найтісніший зв'язок», *lex loci contractus*). Суд не має дискреції підмінювати волю сторін. Колізійний метод застосовується лише субсидіарно – у разі відсутності або неясності вибору. Рішення Касаційного суду Франції у справі *American Trading Co. v. Quebec Steamship Co.* демонструє найбільш радикальний підхід, визнаючи автономію волі самостійним джерелом права. Воля сторін може модифікувати застосування імперативних норм обраного ними права, якщо це не суперечить міжнародному публічному порядку суду. Практика українського судочинства, хоча і стосуються не морського, ілюструють консолідацію української судової практики з міжнародними принципами. Суд, застосовуючи принцип акцесорності, розширює сферу дії автономії волі основного договору на пов'язані з ним акцесорні зобов'язання (наприклад, поруку), тим самим заміщуючи об'єктивні колізійні прив'язки. Це підтверджує загальну тенденцію до пріоритету економічної сутності правовідносин над формальним територіальним зв'язком. Завдяки послідовності судової системи, автономія волі стала головним гарантом правової передбачуваності та стабільності у високо стандартизованій і глобалізованій галузі морської торгівлі. Це дозволяє міжнародним суб'єктам заздалегідь із високою мірою впевненості визначати правовий режим своїх угод (чартерів, коносаментів, морського страхування) незалежно від того, де судно знаходиться чи де виник спір.

ВИСНОВКИ

Проведене комплексне дослідження, що охоплює теоретико-правовий, історико-правовий та порівняльний аналіз, дало змогу всебічно розкрити сутність, еволюцію та практичне значення принципу автономії волі (*lex voluntatis*) та аргументовано довести його роль як найбільш ефективної та необхідної альтернативи колізійному методу правового регулювання договірних відносин у сфері міжнародного приватного морського права.

1. Насамперед, ґрунтовно розкрито теоретичні засади автономії волі, визначивши її як фундаментальний принцип міжнародного приватного права, що конституює правомочність суб'єктів транскордонних приватноправових відносин здійснювати самостійний вибір матеріального права. У сучасній доктрині цей принцип визнано провідним регулятивним механізмом, функціонально спрямованим на деколізійнізацію правовідносин. На відміну від класичних колізійних норм, які є імперативними державними прив'язками, автономія волі виступає як диспозитивна колізійна норма, де сама прив'язка формується безпосереднім волевиявленням приватних сторін. Таким чином, юридична сутність *lex voluntatis* полягає у делегуванні публічно-правових повноважень щодо визначення застосовного закону приватним суб'єктам, що є логічним продовженням іманентного принципу свободи договору на міжнародному рівні. Водночас, було підкреслено, що цей принцип не є абсолютним і обмежується випадками, прямо передбаченими законом, а також обов'язковою наявністю іноземного елементу у правовідносинах, як це закріплено у Законі України «Про міжнародне приватне право». Детальне дослідження українського законодавства, зокрема статті 5 згаданого Закону, виявило повну відповідність вітчизняного регулювання міжнародним стандартам, оскільки воно дозволяє вибір права бути як явно вираженим (експресним), так і презумптивним (мовчазним), що забезпечує необхідну

гнучкість при тлумаченні міжнародних комерційних контрактів. Ключовим досягненням сучасної реалізації автономії волі, особливо у високодинамічному міжнародному морському праві, є можливість застосування принципу розщеплення статуту (*dépeçage*). Дослідження підтвердило, що *dépeçage*, закріплений у частинах 3 та 4 статті 5 Закону України «Про міжнародне приватне право», дозволяє сторонам обирати правові системи різних держав для регулювання різних частин одного й того самого договору. Це має критичне функціональне значення для міжнародних морських угод (наприклад, фрахтування чи морського страхування), оскільки дозволяє оптимізувати правовий ризик шляхом поєднання правових режимів: обрання права держави з розвиненою морською юриспруденцією для суті зобов'язань, права держави розташування арбітражного суду для процесуальних питань, та права, що відповідає міжнародним конвенціям, для питань відповідальності. Така висока адаптивність та можливість динамічного регулювання, включно з правом змінювати обране право у будь-який час, із захистом прав третіх осіб, робить *lex voluntatis* незамінним інструментом забезпечення правової передбачуваності та стабільності в умовах глобалізованого комерційного обігу.

2. Історичний розвиток ідеї автономії волі демонструє її логічну еволюцію, що почалася з ідей ввічливості націй (*comitas gentium*) Голландської школи статутів та концепцій італійських постглосаторів. Значний доктринальний прорив стався завдяки теорії «осілого права» Ф. К. фон Савіньї, який розглядав волю сторін як найважливіший суб'єктивний показник для визначення права, найбільш тісно пов'язаного з договором. Зрештою, ідея набула чинного міжнародно-правового визнання у XX столітті, ставши нормативною базою для міжнародної торгівлі, насамперед через ключові міжнародні акти, такі як Нью-Йоркська конвенція 1958 року (що зміцнила позицію автономії волі в міжнародному комерційному арбітражі) та європейські уніфікаційні акти –

Римська конвенція 1980 року та Регламент (ЄС) № 593/2008 «Рим I». Ці документи закріпили пріоритет *lex voluntatis* над об'єктивними колізійними прив'язками, забезпечуючи системну основу для сучасної міжнародної договірної практики. Прийняття Закону України «Про міжнародне приватне право» стало фінальним актом рецепції цих міжнародних стандартів, що свідчить про системну інтеграцію національного правопорядку у світову правову систему, де воля сторін є первинним інструментом подолання колізій.

3. Визначено особливості реалізації принципу автономії волі в окремих договірних правовідносинах, ускладнених іноземним елементом, у міжнародному приватному морському праві. Встановлено, що у договорах морського перевезення вантажу автономія волі має певні обмеження, пов'язані з імперативними нормами міжнародних конвенцій (наприклад, Гаазько-Вісбські чи Гамбурзькі правила), спрямованими на захист слабшої сторони. Натомість, у договорах фрахтування та морського буксирування сторони мають значно ширшу свободу вибору права. Доведено, що ефективність принципу в цих відносинах залежить від ступеня уніфікації матеріально-правових норм, особливо при використанні проформ.

4. На противагу цьому, критичний аналіз колізійного методу правового регулювання у міжнародному приватному морському праві виявив його суттєві обмеження. Хоча колізійні формули (*lex flagi*, *lex loci contractus*, *lex loci delicti commissi*) історично створювали концептуальну рамку для координації між різними національними правопорядками та забезпечували передбачуваність у певних випадках, їхня ефективність у сучасних умовах є недостатньою. Було виявлено, що основними недоліками цього методу є його фрагментарність, формалізм та надмірна залежність від політичної волі судів, що створює ризик різночитань у правозастосуванні. Класичні прив'язки виявляються застарілими для вирішення складних питань, притаманних глобалізованому морському обігу,

таких як проблеми forum shopping, подвійної реєстрації суден (flags of convenience), а також складність визначення *lex loci delicti commissi* у випадку подій у відкритому морі. Найбільш важливим є те, що колізійний метод за своєю суттю є ретроспективним, оскільки він застосовується після виникнення спору, не забезпечуючи сторонам належного рівня правової визначеності під час укладення та виконання договору. Отже, колізійний метод сьогодні виступає лише як допоміжний механізм гармонізації, який використовується для заповнення прогалин, але його функціональність все більше підпорядковується уніфікованим стандартам морського права (*lex maritima*) та принципу автономії волі. Критичне значення автономії волі у міжнародному приватному морському праві обґрунтовано унікальною комплексністю цього сектора. Морська діяльність є найважливішим сектором світової економіки, що характеризується багатонаціональністю суб'єктів та множинністю юрисдикцій, охоплюючи правовідносини, які мають винятково транскордонний характер. Ця юридична різноманітність ускладнює застосування традиційних правових механізмів, роблячи *lex voluntatis* не просто допоміжним інструментом, а функціональною необхідністю. Автономія волі дає змогу учасникам високодинамічних та ризикоемних морських правовідносин (фрахтування, перевезення вантажів, страхування) мінімізувати правові ризики, пов'язані з невизначеністю колізійних норм різних держав, і обрати найбільш передбачувану юрисдикцію та застосовне право для своїх комерційних потреб.

5. Систематизовано нормативну базу регулювання принципу автономії волі у міжнародному морському праві, що включає ключові міжнародні конвенції (наприклад, Гаазькі правила) та акти м'якого права, виявивши спільні тенденції до розширення меж автономії волі. Встановлено, що доктринальне розуміння принципу пройшло шлях від суто колізійного інструменту до

комплексного регулятора, який визнає можливість вибору недержавного регулювання (*lex mercatoria*).

6. Порівняльно-правовий аналіз реалізації *lex voluntatis* у ключових юрисдикціях світу виявив дві домінуючі моделі, які відображають різні підходи до балансу між свободою контракту та публічним порядком. У країнах загального права (США, Великобританія) сторони мають право максимально адаптувати право під комерційні потреби, включаючи широкий вибір арбітражного форуму, умов фрахтування та перевезення, при цьому імперативні норми застосовуються лише для захисту основоположних принципів. Натомість, у країнах континентальної Європи (зокрема, Франція) автономія волі підпорядкована суворішому контролю через застосування доктрини *lois de police* (імперативні норми поліції). Французька судова практика послідовно виходить із того, що свобода вибору права не може використовуватися для обходу обов'язкових норм, покликаних захищати публічні інтереси, економічну стабільність держави та мінімальні стандарти захисту учасників цивільного обігу. У цьому контексті міжнародні конвенції та регламенти, як-от Регламент «Рим I», виконують роль «містка» між цими різними правовими системами, забезпечуючи необхідну гармонізацію та передбачуваність.

7. Практичне підтвердження пріоритету автономії волі було отримано в результаті аналізу судових прецедентів. Практика українського судочинства засвідчила, що у правовідносинах з іноземним елементом, що виникли на підставі правочину з вибором права, як зміст правочину, так і його тлумачення визначаються саме іноземним правом, обраним сторонами за принципом *lex voluntatis*. Більше того, Верховний Суд встановив обов'язок суду застосовувати норми іноземного права та встановлювати їхній зміст *ex officio* (за офіційним принципом), використовуючи широкий спектр механізмів (експертні висновки, дипломатичний порядок, офіційні запити). Це підкреслює прагнення

національної судової системи забезпечити реалізацію волі сторін та правову передбачуваність. Міжнародні ж прецеденти, такі як справа *The Admiralty Commissioners v. SS Volute*, підтвердили рух від формального застосування виключно національних колізійних норм до більш гнучких підходів, що ґрунтуються на принципах *lex maritima* та комерційної доцільності. Таким чином, судова практика є прямим доказом того, що автономія волі є дієвим та практично застосовуваним інструментом, який успішно замінює або доповнює класичний колізійний метод.

На підставі всього вищевикладеного можна сформулювати головний висновок: принцип автономії волі є не просто альтернативою, а провідною, більш гнучкою, передбачуваною та ефективною парадигмою правового регулювання договірних відносин у міжнародному приватному морському праві. У секторі, де панує багатонаціональність, а швидкість та передбачуваність транзакцій є критичними, *lex voluntatis* забезпечує необхідний рівень правової стабільності, чого не може гарантувати ретроспективний та фрагментований колізійний метод. Для подальшого зміцнення позицій України як морської держави та інтеграції у світову систему морського обігу, необхідно зберігати та посилювати пріоритет автономії волі у національному законодавстві та судовій практиці, забезпечуючи її гармонійну взаємодію з імперативними нормами міжнародних конвенцій та національного публічного порядку. Подальші зусилля мають бути спрямовані на уніфікацію матеріальних норм морського права, що непрямо розширюватиме сферу застосування *lex voluntatis* шляхом надання сторонам більшого вибору уніфікованих правових інструментів. Саме такий синергетичний підхід – поєднання свободи волі сторін із сучасними міжнародними стандартами – є запорукою успішного правового регулювання морських відносин у XXI столітті.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Аналіз судової практики застосування судами законодавства, яке регулює іпотеку як заставу нерухомого майна. Верховний Суд. URL: <https://ko.mk.court.gov.ua/sud1415/pres-centr/news/158390/> (дата звернення: 15.07.2025).
2. Боднар Т.В. Загальні засади виконання цивільно-правових зобов'язань. Вісник господарського судочинства. 2003. № 4. С. 169-174.
3. Господарський процесуальний кодекс України: Закон України від 6 листопада 1991 р. № 1798-XII. Відомості Верховної Ради України. 1992. № 6. Ст. 56. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1798-12#Text> (дата звернення: 20.08.2025).
4. Про державну реєстрацію речових прав на нерухоме майно та їх обтяжень: Закон України від 1 липня 2004 р. № 1952-IV. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/card/1952-15> (дата звернення: 05.09.2025).
5. Про іпотеку: Закон України від 5 червня 2003 р. № 898-IV. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/898-15#Text> (дата звернення: 12.10.2025).
6. Про міжнародне приватне право: Закон України від 23 червня 2005 р. № 2709-IV. Відомості Верховної Ради України. 2005. № 32. Ст. 422. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2709-15#Text> (дата звернення: 18.07.2025).
7. Кисіль В.І. Міжнародне приватне право. Загальна частина: підручник. Київ: Алерта, 2012. 376 с.
8. Кодекс торговельного мореплавства України: Закон України від 23 травня 1995 р. № 176/95-ВР. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/176/95-%D0%B2%D1%80/ed20241115#Text> (дата звернення: 22.11.2025).
9. Конвенція про визнання та виконання іноземних арбітражних рішень: Нью-Йорк, 10 червня 1958 р. Офіційний вісник України. 2000. № 1. Ст. 78.

10. Корпоративний договір у ТОВ: іноземне право й арбітраж. ЛІГА:ЗАКОН. URL: <https://zakonpro.ligazakon.net/document/EA013479?land=UA&context=UA> (дата звернення: 30.08.2025).
11. Коуз Р.Г. Проблема соціальних витрат. The Journal of Law & Economics. 1960. Vol. 3, No. 1. P. 1–44. URL: <https://www.law.uchicago.edu/sites/default/files/file/coase-problem.pdf> (дата звернення: 14.09.2025).
12. Крат В.І. Окрема думка судді Касаційного цивільного суду у складі Верховного Суду. 18 квітня 2022 року. м. Київ. Справа № 520/1185/16-ц, провадження № 61-28728сво18. URL: <https://verdictum.ligazakon.net/document/104178344> (дата звернення: 02.11.2025).
13. Лютий І.О., Савич В.І., Калівошко О.М. Іпотека: сучасні концепції, тенденції суперечності розвитку: монографія. Київ: Центр учбової літератури, 2009. 548 с.
14. Міжнародна конвенція про уніфікацію деяких правил про коносамент 1924 року. URL: <http://singlewindow.org/docs/120?lang=ukr> (дата звернення: 09.07.2025).
15. Про застосування норми права іноземної держави до правовідносин поруки між банком-нерезидентом та поручителем-боржником: Постанова Великої Палати Верховного Суду від 19 січня 2022 р., справа № 910/7165/19 (провадження № 12-70гс21). Єдиний державний реєстр судових рішень. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/101990860> (дата звернення: 25.10.2025).
16. Постанова Верховного Суду від 06 жовтня 2022 року у справі № 916/369/22. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/106707240> (дата звернення: 11.08.2025).

17. Регламент (ЄС) № 593/2008 Європейського Парламенту та Ради від 17 червня 2008 року про право, що застосовується до договірних зобов'язань (Рим I). Офіційний вісник Європейського Союзу. L 177/6. URL: https://zakononline.ua/documents/show/287485____287550 (дата звернення: 19.11.2025).
18. Регламент (ЄС) № 593/2008 Європейського парламенту та Ради від 17 червня 2008 р. «Про право, що застосовується до договірних зобов'язань (Rome I). URL: <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2008/593/oj/eng> (дата звернення: 03.09.2025).
19. Цивільний кодекс України: Закон України від 16 січня 2003 р. № 435-IV. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/435-15#Text> (дата звернення: 01.12.2025).
20. Шевченко Л.А. Сутність та значення принципу автономії волі в міжнародному приватному праві. Молодий вчений. 2019. № 4 (68). С. 165-168. URL: <https://molodyivchenyi.ua/index.php/journal/article/view/3055/3026> (дата звернення: 17.07.2025).
21. Act on the Application of Laws to Foreign-Related Civil Cases. Tokyo: Japanese Law Translation, 2006. URL: <https://www.japaneselawtranslation.go.jp> (дата звернення: 28.08.2025).
22. American Trading Co. v. Quebec Steamship Co. Касаційний суд Франції, 5 грудня 1910 р. URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/HTML/?uri=CELEX%3A31980Y1031%2801%29> (дата звернення: 10.10.2025).
23. Bank of America v. Transmarine Navigation Corp., 1998 U.S. Dist. LEXIS 12472. URL: <https://law.justia.com/cases/federal/district-courts/FSupp/480/352/1531258/> (дата звернення: 05.11.2025).

24. Bankers Trust International Ltd v Todd Shipyards Corp. (The Halcyon Isle) [1980] 2 Lloyd's Rep. 325. Судовий комітет Таємної ради Великої Британії. URL: https://seafarersrights.org/wp-content/uploads/2018/03/GBR_CASE_THE-HALYCON-ISLE_1981_ENG.pdf (дата звернення: 21.09.2025).
25. Basedow J. The Autonomy of the Parties in International Commercial Law. Erasmus Law Review. 2011. Vol. 4, № 4. P. 147–160.
26. Bonomi A. Maritime Law and Private International Law: Current Trends and Challenges. Liber Amicorum Symeonides S. C. Paris: LGDJ, 2020. P. 35–50.
27. Bremen-Belgische Schiffahrtsgesellschaft v. The Rhoditis, 398 U.S. 306 (1970). U.S. Supreme Court case applying Lauritzen v. Larsen factors in seafarer injury disputes.
28. Bürgerliches Gesetzbuch (BGB): Gesetz vom 18. August 1896, zuletzt geändert 2023. Bonn: Bundesministerium der Justiz, 2023. URL: https://www.gesetze-im-internet.de/bgb/__311.html (дата звернення: 13.08.2025).
29. C-133/08 Intercontainer Interfrigo SC (ICF) v. Balkenende Oosthuizen BV. Суд Європейського Союзу, 2008 р. URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX%3A62008CJ0133> (дата звернення: 08.07.2025).
30. C-184/12 United Antwerp Maritime Agencies (Unamar) NV v. Navigation Maritime Bulgare. Суд Європейського Союзу, 2012 р. URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/HTML/?uri=CELEX%3A62012CJ0184> (дата звернення: 29.10.2025).
31. C-381/14 Gazprom OAO v. Lietuvos Respublika (2015). Court of Justice of the European Union. Decision on compatibility of arbitration clauses with EU law.
32. Carruthers J.A. Choice of Law in Commercial Contracts: Theory and Practice. Oxford: Oxford University Press, 2022. 450 p.

33. Channel Tunnel Group Ltd v. Balfour Beatty Construction Ltd [1993] AC 334 (HL). Leading decision on the law applicable to arbitration agreements (separability principle).
34. Civil Act of the Republic of Korea. Seoul: Ministry of Government Legislation, 2023. URL: <https://www.law.go.kr> (дата звернення: 16.09.2025).
35. Coleman J., Mendlow G. Theories of Tort Law. Stanford encyclopedia of philosophy. URL: <http://plato.stanford.edu/entries/tort-theories/> (дата звернення: 24.11.2025).
36. COMPANIA NAVIERA MICRO S.A. v. SHIPLEY INTERNATIONAL INC., 1982. URL: <https://www.ilaw.com/ilaw/doc/view.htm?id=148160> (дата звернення: 07.08.2025).
37. Convention on the Law Applicable to Contractual Obligations, 1980. 19 June 1980, Rome. URL: ([https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/HTML/?uri=CELEX:41998A0126\(02\)](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/HTML/?uri=CELEX:41998A0126(02))) (дата звернення: 01.11.2025).
38. Convention on the Recognition and Enforcement of Foreign Arbitral Awards, 1958. URL: <https://www.newyorkconvention.org/english> (дата звернення: 15.10.2025).
39. Cour de Cassation (Ch. civ.). Arrêt du 21 juin 1950 (Messageries Maritimes). Legifrance. URL: <https://www.legifrance.gouv.fr/> (дата звернення: 14.07.2025).
40. Cour de Cassation (Chambre commerciale). Arrêt du 12 juillet 1976 (Cie Algérienne de Crédit). Legifrance. URL: <https://www.legifrance.gouv.fr/> (дата звернення: 23.08.2025).
41. Cour de Cassation (Ch. civ.). Arrêt du 10 janvier 1995 (Société Olympia). Legifrance. URL: <https://www.legifrance.gouv.fr/> (дата звернення: 09.09.2025).

42. Dallah Real Estate and Tourism Holding Co. v. Pakistan [2010] UKSC 46. URL: <https://supremecourt.uk/cases/uksc-2009-0165> (дата звернення: 19.10.2025).
43. Davies M. Choice of Law in Maritime Torts. *Melbourne Journal of International Law*. 2014. №15(2). P. 88–108.
44. Federal Arbitration Act (FAA). URL: <https://www.law.cornell.edu/uscode/text/9> (дата звернення: 27.11.2025).
45. Fiona Trust & Holding Corp. v. Privalov [2007] UKHL 40. URL: <https://www.nadr.co.uk/articles/published/ArbitLRe/Fiona%20v%20Privalov%202007.pdf> (дата звернення: 06.07.2025).
46. Great Lakes Insurance SE v. Raiders Retreat Realty Co.: Рішення Верхов. Суду США. 144 S.Ct. 637 (2024). URL: <https://supreme.justia.com/cases/federal/us/601/22-500/> (дата звернення: 30.09.2025).
47. Great Lakes Insurance SE v. Raiders Retreat Realty Co., 601 U.S. ____ (2024). Supreme Court of the United States, 2024.
48. Hofmann C.J. The Principle of Freedom of Contract and its Limits in Maritime Law. *Journal of Private International Law*. 2018. Vol. 14, № 3. P. 453–478.
49. In re Oil Spill by Amoco Cadiz, 954 F.2d 1279 (7th Cir. 1992). United States Court of Appeals, 1992.
50. INCOTERMS. 2020: Міжнародні правила тлумачення торгових термінів. Міжнародна торгова палата (ICC). URL: <https://iccwbo.org/resources-for-business/incoterms-rules/incoterms-2020/> (дата звернення: 12.08.2025).
51. Indussa Corporation v. S.S. Ranborg, 377 F.2d 200 (2d Cir., 1967). U.S. Court of Appeals decision on COGSA and choice-of-law clauses.
52. King C., Malmberg A. Environmental Liability in Maritime Law. *Journal of Maritime Law & Commerce*. 2019. Vol. 50(3). P. 375–401.

53. Lauritzen v. Larsen, 345 U.S. 571 (1953): Рішення Верхов. Суду США. United States Supreme Court Reports. Washington: U.S. Gov. Printing Office, 1953. Vol. 345. P. 571–590.
54. Lookofsky J. International Private Law and the Hague Principles on Choice of Law in International Commercial Contracts. New York: Oxford University Press, 2015. 280 p.
55. Merchant Shipping Act 1995. UK Public General Acts. URL: <https://www.legislation.gov.uk/ukpga/1995/21/contents> (дата звернення: 22.10.2025).
56. Minpō (Civil Code). Tokyo: Ministry of Justice of Japan, 1896. URL: <https://www.japaneselawtranslation.go.jp> (дата звернення: 04.11.2025).
57. Mitsubishi Motors Corp. v. Soler Chrysler-Plymouth, Inc. — LII / Legal Information Institute (473 U.S. 614). URL: <https://www.law.cornell.edu/supremecourt/text/473/614> (дата звернення: 18.09.2025).
58. North P., Fawcett J.J. Cheshire, North & Fawcett: Private International Law. Oxford University Press, 2017.
59. Parsons & Whittemore Overseas Co. v. RAKTA — Leagle: 508 F.2d 969 (1974). URL: <https://www.leagle.com/decision/19741477508f2d96911319> (дата звернення: 26.07.2025).
60. Private International Law Act (South Korea). Seoul: Ministry of Government Legislation, 2017. URL: <https://www.law.go.kr> (дата звернення: 08.10.2025).
61. PT First Media TBK v. Astro Nusantara International [2013] SGHC 66. URL: https://www.uncitral.org/docs/clout/SGP/SGP_311013_FT_1.pdf (дата звернення: 11.11.2025).

62. Rhoditis v. Hellenic Lines Ltd., 398 U.S. 306 (1970). Supreme Court Reports, 1970.
63. Schmitthoff C.M. The Unification of the Law of International Trade. London: Stevens & Sons, 1970. 238 p.
64. Sinclair A. Conflict of Laws in Maritime Collisions. Oxford: Clarendon Press, 2010. 412 p.
65. Sulamérica Cia Nacional de Seguros S.A. v. Enesa Engenharia S.A. [2012] EWCA Civ 638. English Court of Appeal decision on determining the law applicable to an arbitration clause in absence of express choice.
66. Symeonides S. Private International Law and the Modernization of Conflict of Laws. Oxford: OUP, 2017.
67. Symeonides S.C. Maritime Collisions, Jurisdiction, and Choice of Law: A Tale of Two Torts. Louisiana Law Review. 2023. Vol. 83, № 4. P. 1109–1150.
68. Tetley W. Maritime Liens in the Conflict of Laws. Brill, 2002.
69. The Admiralty Commissioners v. SS Volute (1922) 1 AC 129 (HL). London: House of Lords Reports, 1922. P. 129–145.
70. The Bremen v. Zapata Off-Shore Co., 407 U.S. 1, 1972. URL: <https://www.law.cornell.edu/supremecourt/text/407/1> (дата звернення: 17.10.2025).
71. The «Eagle Prestige» [2010] SGHC 93. Верховний Суд Сінгапуру. 23 березня 2010 року. URL: https://www.elitigation.sg/gd/s/2010_SGHC_93 (дата звернення: 02.08.2025).
72. The Eleftheria [1970] P 94. High Court of Justice (UK). Decision on the application of an arbitration clause in a bill of lading.
73. The Hollandia [1983] 1 AC 565 (HL). House of Lords (UK). Interpretation of Hague–Visby Rules and limits of party autonomy.
74. The Morviken [1979] 1 Lloyd’s Rep. 301. London: Lloyd’s Law Reports, 1979.

75. The Polyduke, 1993 AMC 1782 (S.D.N.Y., 1993). Decision regarding choice of law in marine insurance disputes.
76. The Tjaskemolen, 1997 AMC 2842 (D. Md., 1997). Decision on choice of law and jurisdiction in ship collision cases.
77. Vesta Insurance Co. v. The Amoco Cadiz, 788 F. Supp. 1017 (N.D. Ill., 1990). Decision regarding choice of law and jurisdiction in marine pollution cases.
78. Vielleville D.E. Choice of the Applicable Law in United States Maritime Law and the Venezuelan System. Univ. of Georgia School of Law, 1996.
79. Vita Food Products Inc. v. Unus Shipping Co. URL: <https://www.uniset.ca/other/cs3/1939AC277.html> (дата звернення: 25.07.2025).
80. Woolf S. The Role of Mandatory Rules in Limiting Party Autonomy in International Transport Law. International and Comparative Law Quarterly. 2021. Vol. 70, № 1. P. 101–125.