
МОРСЬКЕ ПРАВО



Приходько Н. І.*

студент Одеського національного
морського університету

(м. Одеса, Україна)

ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-3768-6897>



Логінов О. В.**

к. т. н., доцент кафедри
морського права

Одеського національного
морського університету

(м. Одеса, Україна)

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-7367-2970>

УДК 343.12
DOI 10.26886/2524-101X.4.2018.5

ОРГАНІЗАЦІЙНО-ПРАВОВЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ПЕРЕСУВАННЯ ТОВАРІВ/ВАНТАЖІВ НА МОРСЬКОМУ ТРАНСПОРТІ ТА ЗНАЧЕННЯ ЛОГІСТИЧНИХ ПРОВАЙДЕРІВ В ПРОЦЕСІ МІЖНАРОДНОГО ПЕРЕВЕЗЕННЯ

Стаття присвячена організаційно-правовому забезпеченню перевезень товарів та вантажів на морському транспорті і значенню в цих правовідносинах логістичних провайдерів в процесі міжнародного привезення, зокрема розгля-

* **Nataliia Prikhodko**, Student of Odessa National Maritime University.

** **Oleh Lohinov**, PhD in Technical Sciences, Associate Professor of the Department of Maritime Law of Odessa National Maritime University.

нуті національні нормативно-правові акти, що регулюють дане питання, а також його міжнародно-правова регламентація. Проаналізовано організацію пересувань вантажів на морському транспорті, зокрема договір морських перевезень. Досліджено роль логістичних провайдерів в процесі міжнародного перевезення.

Ключові слова: пересування товарів/вантажів морським транспортом, договір морського перевезення, логістичний провайдер, правове забезпечення, організаційне забезпечення.

Nataliia Prikhodko, Oleh Lohinov. Organization and Legal Securing of Shipment Goods/Cargoes by Sea Transport and Significance the Provider of Logistics in the Process of International Transportation. – Article.

The article is devoted to the organizational and legal securing of shipment goods and cargoes by the sea transport and the importance of logistics providers in these legal relations in the international transportation. In particular, there are considered the national regulatory and legal acts governing this issue and also international and legal regulation of this question. Analyzed the organization of shipment of cargoes by sea transport, in particular the contract of sea transportations. Investigated the role of logistics providers in the process of international transportation.

Key words: shipment of goods / cargo by sea, contract of sea transportation, logistics provider, legal support, organizational support.

Приходько Н. И., Логинов О. В. Организационно-правовое обеспечение движения товаров/грузов на морском транспорте и значение логистических провайдеров в процессе международных перевозок. – Статья.

Статья посвящена организационно-правовому обеспечению перевозок товаров и грузов на морском транспорте и значению в этих правоотношениях логистических провайдеров в процессе международной перевозки, в частности рассмотрены национальные нормативно-правовые акты, регулирующие данный вопрос, а также его международно-правовая регламентация. Проанализирована организация перевозок грузов на морском транспорте, в частности договор морских перевозок. Исследовали роль логистических провайдеров в процессе международной перевозки.

Ключевые слова: передвижение товаров/грузов морским транспортом, договор морской перевозки, логистический провайдер, правовое обеспечение, организационное обеспечение.

На теперішній час морський транспорт забезпечує пересування 4/5 обсягу всього вантажу в світі. У міжнародних морських перевезеннях участь беруть не лише морські держави, але й “сухопутні”, які намагаються мати свій флот. Переміщення товарів морським транспортом – справа, пов’язана з ризиком. Перевізники завжди прагнули максимально обмежити свою відповідальність. З іншого боку,

вантажовідправники мають договірні зобов'язання перед своїми покупцями і теж прагнуть зменшити ризик втрати або псування перевезених товарів. Таким чином, детальна регламентація організаційного та правового забезпечення є дуже необхідною, оскільки, через велику кількість учасників даних правовідносин, ми стикаємось з різним законодавством та різними організаційними системами. Специфікою регулювання міжнародних морських перевезень є використання крім норм конвенцій та внутрішнього законодавства, ще й морських звичаїв (національних та міжнародних). Ще одним питанням є визначення ролі логістичних провайдерів в пересуванні матеріальних цінностей морським транспортом, оскільки саме від їх діяльності залежить швидкість та якість здійснення таких пересувань. Ми визначимо їх правовий статус та обов'язки відповідно до укладених договорів з їх замовниками.

Необхідно зазначити, що питання організаційно-правового забезпечення пересування товарів/вантажів на морському транспорті та значення логістичних провайдерів в процесі міжнародного перевезення було предметом уваги як вітчизняних науковців, так і правників та науковців-економістів за кордоном. Зазначеній тематиці присвячували свої роботи Д. Бауерсокс, М. Кристофер, К. Лайсонс, Д. Уотерс, а серед вітчизняних – М. Ю. Григорак, Є. В. Крикавський, Р. Р. Ларін, М. А. Окландера, Н. І. Чухрай, В. С. Лукінський, В. І. Бережний, О. Дозорець, С. Кирилов, О. В. Клепікова та ін. Незважаючи на досить високий рівень дослідженості порушених питань, окремі аспекти організаційного забезпечення переміщень товарів морським транспортом та ролі логістичних провайдерів під час цих перевезень не є деталізованими та узагальненими, отже потребують більш докладного вивчення.

Метою статті є визначення організаційно-правового забезпечення пересування товарів/вантажів морським транспортом та значення логістичних провайдерів в процесі міжнародного перевезення. Для досягнення поставленої мети необхідно вирішити наступні завдання: проаналізувати наукові погляди, що стосуються організаційно-правового забезпечення пересувань матеріальних цінностей морським транспортом, вивчити національне законодавство та міжнародні акти, які регламентують пересування вантажів, дати визначення та охарактеризувати договір міжнародного перевезення, на основі досліджених нормативних актів визначити статус, роль та функції логістичних провайдерів у здійсненні морських перевезень.

У міжнародних перевезеннях морський транспорт займає одне з провідних місць. Для нього є характерним транспортування значних обсягів вантажів на дуже далекі відстані. Номенклатура перевезеного морем вантажу досить різноманітна, починаючи від сировинного експорту, в першу чергу, нафти і нафтопродуктів, і закінчуючи промисловими товарами та обладнанням. До складу морського транспорту, що здійснює переміщення товарів/вантажів належать підприємства морського транспорту, що здійснюють перевезення товарів/вантажів, порти і пристані, судна, судноремонтні заводи, морські шляхи сполучення та інші підприємства, установи та організації незалежно від форм власності, що забезпечують роботу морського транспорту (Шелухін, Антонюк, Вишневецька, 2008, с. 810).

Конструкція морських суден, різні їх типи, умови експлуатації є залежними від погодних та сезонних факторів, технологія обслуговування суден і здійснення вантажно-розвантажувальних робіт зумовили відповідні організаційно-правові форми міжнародних морських перевезень.

Перевезення за чартером – перевезення, що відрізняються тим, що, по-перше, вони не регламентовані в міжнародних правових актах; по-друге, вони притаманні трамповому морському судноплавству. Основним джерелом їх регулювання є норми національного законодавства, яким притаманний диспозитивний характер, що надає сторонам договору перевезення свободу визначення його умов.

Перевезення за коносаментом здійснюються на підставі договору, при укладанні якого використовується транспортний морський документ – коносамент, і застосовуються в лінійному судноплавстві. Даний вид перевезень регулюється міжнародними угодами, норми яких, в основному, є імперативними і сторони договору повинні неухильно їх виконувати.

Крім зазначених двох основних форм перевезення, в морському торговельному мореплавстві широкого поширення набули такі специфічні види договорів, як тайм-чартер і бербоут-чартер. Це договори про надання судна з екіпажем або без екіпажу на певний час для здійснення перевезень вантажів, пасажирів і для інших цілей торговельного мореплавства. Застосовується також відносно нова договірна форма – договір про тривалу оренду судна (лізинг).

Що стосується правового регулювання міжнародних морських перевезень, то необхідно відзначити тенденцію глобалізації та уніфікації міжнародних актів, що стосуються цієї сфери приватноправових відносин. Держави, зацікавлені в торговельному мореплавстві, за всіх

часів приділяли пильну увагу розвитку національного морського законодавства. Так, до системи нормативних актів вітчизняного законодавства, якими врегульовано морські перевезення, необхідно віднести: Цивільний кодекс України (далі – ЦК України), який встановлює загальні норми щодо регулювання перевезень вантажів. Стаття 908 ЦК України встановлює, що перевезення вантажу здійснюється за договором перевезення. Загальні умови перевезення визначаються, поряд з ЦК України, й іншими законами, транспортними кодексами (визначальним для морських перевезень є саме Кодекс торговельного мореплавства України (далі – КТМ України)), іншими нормативно-правовими актами та правилами, що видаються відповідно до них (ч. 2 ст. 908 ЦК України). Тобто загальні умови перевезення визначаються ЦК України, а також транспортним законодавством, яке включає різні нормативні акти, які можуть існувати у таких формах: 1) акти законодавства України; 2) договори суб'єктів транспортних відносин; 3) звичаї; 4) міжнародні договори; 5) інші документи (прецеденти, корпоративні норми тощо).

До першої групи можна віднести: Закони України “Про захист прав споживачів”, “Про транспорт”, “Про перевезення небезпечних вантажів”, Наказ Мінтрансу України від 14.12.1998 р. № 497, яким було затверджено Положення про порядок підготовки та подання інформації про вантаж для його безпечного морського перевезення, інші нормативні акти загальнодержавної дії.

Ще одним нормативним актом, яким врегульовано правовідносини у сфері морських перевезень товарів, а саме суб'єктів господарської діяльності, є Господарський кодекс України (далі – ГК України). Застосування КТМ України, ЦК України та ГК України при укладанні договору морського перевезення може виявитися підставою виникнення колізій та суперечностей. Так, на думку В. Мусієнко, “і хоча наявність суб'єкта господарювання та майново-господарських відносин може бути підставою віднесення договору морського перевезення до господарського договору, проте договір морського перевезення вантажів слід укладати згідно з ЦК України” (Мусієнко, 2004, с. 123-124). Але ми вважаємо, що з цією точкою зору, безумовно, можна погодитися лише у тому випадку, коли йдеться про внутрішні морські перевезення, а щодо міжнародних морських перевезень, то ці відносини регулюються, перш за все, міжнародно-правовими актами та фіксуються у стандартних проформах чартерів та коносаментів.

На теперішній час можна виокремити три правові режими, що регламентують перевезення вантажів та закріплені різними міжнародними договорами:

– Міжнародна конвенція про уніфікацію деяких правил, що стосуються коносаментів, підписана 25 серпня 1924 року в Брюсселі, відома як Гаазькі правила;

– Протокол про зміну Міжнародної конвенції про уніфікацію деяких правил, що стосуються коносаментів, підписаної в Брюсселі 25 серпня 1924 року, відомий як Правила Вісбі;

– Конвенція Організації Об'єднаних Націй про морське перевезення вантажів, прийнята в Гамбурзі в 1978 році, яка, з набранням чинності 1 січня 1992 року, оформила третій правовий режим у сфері морського перевезення вантажів.

Розглянемо коротко названі правові акти.

25 серпня 1924 р. в Брюсселі була укладена Міжнародна конвенція про уніфікацію деяких правил, що стосуються коносаментів, яка набула чинності 2 червня 1931 р. Конвенція майже дослівно відтворила Гаазькі правила і мала в подальшому вплив на законодавство багатьох країн. У даний час у конвенції бере участь значна кількість держав, причому деякі з них видали спеціальні закони, відтворюючи тим чи іншим ступенем положення Конвенції. Вона застосовується щодо коносаментів або будь-яких подібних документів і щодо всіх вантажів, за винятком живих тварин і вантажу, який перевозиться на палубі судна. Основне значення Гаазьких правил полягає у тому, що, встановивши мінімальну відповідальність перевізника, вони тим самим достатньо чітко розподілили ризики між перевізником і вантажовласником, і це створило відповідну базу для страхування вантажу і страхування відповідальності.

У 1968 р. був прийнятий Протокол змін і доповнень до Конвенції 1924 року (що одержав найменування Правил Вісбі), який набув чинності 23 червня 1977 р. Основні положення Протоколу зводяться до такого: встановлено, що перевізник не може спростовувати дані коносаменту, якщо коносамент переданий третьому добросовісному утримувачу; передбачена можливість продовження терміну позовної давності; встановлений термін для пред'явлення регресних позовів. В Протоколі уточнено, що перевізник не має права скористатися обмеженням відповідальності, якщо збиток виявився результатом дії або упущення перевізника, вчинених з наміром заподіяти

збиток або по самовпевненості і з усвідомленням можливості спричинення збитку.

30 березня 1978 р. в Гамбурзі була схвалена нова міжнародна угода у сфері морських вантажних перевезень – Конвенція ООН про морське перевезення вантажів 1978 р. (Гамбурзькі правила), яка була покликана замінити як Гаазькі правила, так і Правила Вісбі. Ця Конвенція набула чинності в листопаді 1992 р. Згідно з її нормами, перевізник несе відповідальність за збиток, що є результатом втрати або пошкодження вантажу, а також затримки у його доставці, якщо не доведе, що він, його службовці або агенти вжили всі заходи, щоб уникнути обставин, які викликали втрату, пошкодження або затримку та їх наслідки. Додатково встановлено, що перевізник несе відповідальність і за затримку в доставці. Разом з тим, перевізник більше не звільнятиметься від відповідальності при “навігаційній помилці”. З принципу відповідальності за вину зроблене лише одне виключення: перевізник не несе відповідальності в тих випадках, коли втрата, пошкодження або затримка в доставці виникли в результаті заходів з рятування життя і розумних заходів з рятування майна на морі. Нова Конвенція у два рази, порівняно з Гаазькими правилами, збільшила термін позовної давності: за її нормами він становить два роки.

Таким чином, зник єдиний підхід до правового регулювання морських перевезень. На теперішній час ці перевезення регламентуються Гаазькими правилами або Гаазькими правилами із змінами, внесеними Правилами Вісбі, або Гамбурзькими правилами.

Наступний документ, що підлягає розглядові у межах даної статті є ІНКОТЕРМС. Значне поширення цього зводу пояснюється рядом причин. По-перше, документ розроблений авторитетною міжнародною неурядовою організацією – Міжнародною торговельною палатою. По-друге, ІНКОТЕРМС у ході його історичного розвитку не лише зазнав значних змін, обумовлених технічним прогресом, перш за все процесів транспортування і обробки товару, але і одержав визнання з боку ділових кіл багатьох країн. Метою ІНКОТЕРМС є забезпечення комплексу міжнародних правил з тлумачення найбільш широко використовуваних торговельних термінів у сфері зовнішньої торгівлі. Міжнародна торговельна палата у 1936 р. вперше опублікувала зведення міжнародних правил для точного визначення торгових термінів. Ці правила відомі як Incoterms 1936. Поправки і доповнення

були пізніше зроблені у 1953, 1967, 1976, 1980, 1990 і 2000 2010 рр. для приведення цих правил у відповідність до сучасної практики міжнародної торгівлі.

Йорк-Антверпенські правила про загальну аварію були розроблені в Йорку (Англія, 1864 р.) і переглянуті в Антверпені (1877 р.), звідки і походить їх назва. Згодом Правила ще кілька разів переглядалися. У 1990 р. Міжнародний морський комітет на конференції в Парижі прийняв новий текст ст. 6 Правил “Порятунок” і рекомендував посилатися на їх змінену редакцію як на Йорк-Антверпенські правила 1974 р., змінені у 1990 р. Своєрідність Йорк-Антверпенських правил полягає у тому, що вони не є законом і не є міжнародним договором, а лише кодифікованими одноманітними звичаями міжнародного мореплавства. Йорк-Антверпенські правила самі по собі не мають ніякої обов’язкової сили, їх застосування залежить у кожному конкретному випадку від включення умов про це до коносаменту, чартера або аварійного застереження. По-друге, Йорк-Антверпенські правила взагалі не регламентують порядок складання, виконання і заперечування розрахунку за розподілом загальної аварії (діспаши). Ця процедурна сторона розподілу загальної аварії цілком визначається нормами закону і практикою, існуючими в тій країні, де складається діспаша.

Процес морського перевезення вантажу включає наступні стадії: 1) прийом вантажу до перевезення; 2) переміщення вантажу; 3) видача вантажу. Наведеним стадіям відповідають дії учасників морського перевезення щодо подання вантажу, виконання навантаження, здійснення перевезення та розвантаження вантажу.

З огляду на вищезазначене можна стверджувати, що належним оформленням переміщень матеріальних цінностей морським транспортом є оформлення договору перевезення. Варто наголосити, що договір морського перевезення вантажу поперед усе розглядається як урегульоване нормою права та підкріплене угодою сторін зобов’язання про відповідальність сторін, перш за все перевізника, або звільнення його від відповідальності. Це зобов’язання бралось під захист держави, і у разі виникнення спору між учасниками судові органи отримували певний стандарт зобов’язаної поведінки сторін, відповідно до якого повинні судити про праве та неправе. Іншими словами, шляхом видання норми надалі встановлювалось загальнообов’язкове правило, яке повинні були виконувати всі учасники таких відносин під загрозою застосування до них примусу в разі допущення порушень.

Відповідно до ст. 133 КТМ України, договір морського перевезення вантажу – це договір, за яким перевізник або фрахтівник зобов’язується перевезти довірений йому відправником вантаж з порту відправлення до порту призначення і видати його уповноваженій для одержання вантажу особі (одержувачеві), а відправник або фрахтувальник зобов’язується сплатити за перевезення встановлену плату (фрахт). Фрахтувальником і фрахтівником визнаються особи, які уклали між собою договір фрахтування судна (чартер).

На жаль, дане визначення договору морського перевезення вантажу так і не розв’язало проблему, яка існувала ще в радянському морському праві. Йдеться про співвідношення понять “договір перевезення” і “договір фрахтування”, про їх юридичну природу, про єдність підходів до самого морського перевезення вантажу (Шемяк, 2004, с. 281). З цього приводу в літературі існують різні думки. Одні автори вважають, що йдеться про єдиний договір, який на практиці виступає в двох формах. Інші дотримуються погляду, що йдеться про два різні за своєю природою види договорів.

Таким чином перевізник відповідає саме за доставку товару/вантажів Доставку товару від місця його виробництва до місця споживання можна поділити на два види операцій: на власне транспортування і на додаткові операції, що охоплюють комплекс різних, часом складних і трудомістких робіт, пов’язаних з перевезенням вантажу, але таких, що виходять за межі звичайних функцій перевізників (Дозорець, 2001, с. 21-23).

Власне транспортування виконується морським перевізником, а всі інші додаткові операції покладаються на спеціальні підприємства. Підприємства, що сприяють виконанню компанією-постачальником контрактів з продажу та постачання товарів одержувачам, отримали назву провайдерів логістики. До провайдерів логістики належать підприємства, що сприяють організації та здійсненню доставки товарів при міжнародних та внутрішніх перевезеннях. Це можуть бути транспортні компанії, експедиторські компанії, брокерські (що забезпечують фрахтування морського тоннажу для клієнта), складські, агентські (обслуговуючі судноплавні компанії), компанії, що здійснюють митні операції. Іншими словами, це всі ті підприємства і фірми, які сприяють організації та здійсненню доставки товарів, просуванню їх на внутрішні та міжнародні ринки. Діяльність цих суб’єктів регламентовано у Законі України від 01.07.2004 р. “Про транспортно-експедиторську діяльність”.

На теперішній час їх умовно поділяють на чотири категорії. Постачальник логістичних послуг першого рівня – 1PL (провайдер логістики), компанія – провайдер логістики, лімітуюча свої послуги лише вузькою частиною операцій.

Постачальник послуг другого рівня – 2PL – провайдер логістики, що надає широке коло послуг у своїй країні і за кордоном. Але він працює лише тільки як посередник, як агент, що організує ланцюг доставки товару. Відповідальність за доставку товару несе безпосередньо та логістична компанія, яка допустила втрату, пошкодження, крадіжку тощо.

Провайдер логістики третього рівня – 3PL здатний вирішувати завдання повного і комплексного логістичного обслуговування, використовує будь-які види транспорту, має власний рухомий склад, володіє термінальними комплексами в портах володіє власними складськими приміщеннями тощо. Даний провайдер логістики приймає на себе загальні функції з доставки товару і відповідає перед вантажовласником за свої дії і дії всіх тих субпідрядників, які були залучені до виконання поставки. У сучасному праві це називається “презумпція провини”.

Провайдер логістики четвертого рівня – 4PL – логістична компанія, здатна виконувати все те, що характеризує провайдера логістики третього рівня плюс “управлінська логістика”. Тобто провайдер цього рівня здатний оптимізувати процес доставки продукції, виходячи з побажань клієнтури. Цими критеріями оптимізації, як правило, є швидкість доставки, схоронність або величина логістичних витрат.

Узагальнюючи і підсумовуючи дослідження організаційно-правового забезпечення пересування товарів/вантажів на морському транспорті та значення логістичних провайдерів в процесі міжнародного перевезення, ми можемо сказати, що правова регламентація даного питання дуже широка. Існує велика кількість нормативних актів, як і в законодавстві України (Цивільний кодекс, Господарський кодекс, Кодекс торговельного мореплавства), так і багато спеціальних актів. Проте більш широкою є номенклатура саме міжнародних актів, оскільки переміщення товарів/вантажів морським транспортом належить саме до міжнародного ринку перевезень. Визначення договору морського превезення також достатньо регламентоване. З оглядом на наведене, договір перевезення вантажу можна вважати договором на

користь третьої особи тільки в певному значенні, за певних обставин. Адже цілком можлива ситуація, коли вантажовідправник водночас є отримувачем цього самого вантажу. Визначення ролі логістичних провайдерів в морських міжнародних перевезеннях засвідчило її спрямованість на надання спектру послуг щодо швидкого оформлення та супроводу переміщення товару/вантажу від продавця до покупця товарів/вантажів. Зважаючи на проведені дослідження, можна запропонувати наступне:

1) необхідно розмежовувати договір морського перевезення вантажу і договір фрахтування судна як субінституту договору оренди транспортного судна з детальнішим врегулюванням даного питання у Кодексі торговельного мореплавства України та відповідними змінами до розділу “Фрахтування суден”.

2) з огляду на значення логістичних провайдерів у процесі міжнародних перевезень, пропонуємо внести доповнення, у вигляді особливих умов, які мають міститися у договорі транспортного експедирування, наприклад, такі як:

– термін, за який заявник (суб’єкт, який підписав договір транспортно-експедиторського обслуговування) обов’язково має передати оригінали документів на вантаж, який довіряє на перевезення провайдеру логістики;

– право провайдера логістики не видавати заявнику оригінали документів на вантаж (за умови здійснення обумовленого спектру послуг, у разі невиконання усієї суми за перевезення або її частини, якщо інше не зазначено у договорі).

ЛІТЕРАТУРА

Дозорець, О. (2001). Договір перевезення вантажу різними видами транспорту. *Підприємництво, господарство, право*, 7, 21-23.

Закон України про захист прав споживачів 1991 (Верховна Рада України). *Відомості Верховної Ради України*, 30, 379.

Закон України про перевезення небезпечних вантажів 2000 (Верховна Рада України). *Відомості Верховної Ради України*, 28, 1644.

Закон України про транспорт 1994 (Верховна Рада України). *Відомості Верховної Ради України*, 51, 232.

Закон України про транспортно-експедиторську діяльність 2004 (Верховна Рада України). *Відомості Верховної Ради України*, 52, 2056, 562.

Кодекс торговельного мореплавства, 1995 (Верховна Рада України). *Відомості Верховної Ради України*, 127-128, 349.

Конвенция Организации Объединенных Наций о морской перевозке грузов (Гамбургские правила) 1978. (Организация Объединенных Наций). *Офіційний сайт Верховної Ради України* <http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/995_391>

Міжнародна конвенція про уніфікацію деяких правил про коносамент 1924. (Организация Объединенных Наций). *Офіційний сайт Верховної Ради України* <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/995_221>

Мусяненко, В. (2004). Регулювання правовідносин у сфері морських перевезень. *Прокуратура. Людина. Держава*, 65-67, 126.

Положення про порядок підготовки та подання інформації про вантаж для його безпечного морського перевезення 1998 (Міністерство транспорту України). *Офіційний вісник України*, 1999, 2, 258, 89.

Протокол об изменении Международной конвенции об унификации некоторых правил о коносаментах (Правила Висби) 1968. (Міжнародна морська організація). *Офіційний сайт Верховної Ради України* <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/896_010>

Цивільний кодекс України, 2003 (Верховна Рада України). *Відомості Верховної Ради України*, 40-44, 356.

Шелухін, М.Л., Антонюк, О.І., Вишнівецька, В.О. (2008). *Транспортне право України*. Київ: Ін Юре.

Шемякин, А.Н. (2004). *Морское право*. Харьков: Одиссей.

REFERENCES

Doozorets, O. (2001). Dogovor perevezennya vantazhu riznymy vydamy transportu. [Contract of carriage of cargo by different types of transport]. *Pidpryyemnyctvo, gospodarstvo, pravo* [Entrepreneurship, economy, law], no. 7, 21-23. [in Ukrainian].

Kodeks torhovelnoho moreplavstva, 1995 (Verkhovna Rada Ukrayiny). [Code of Merchant Shipping 1995 (Verkhovna Rada of Ukraine)]. *Vidomosti Verkhovnoi Rady Ukrainy*. [Statements of Verkhovna Rada of Ukraine], 127-128, 349. [in Ukrainian].

Konvencyya Organizatsiyi Obiedynennykh Natsiy o morskoy perevozke tovariv (Gamburgskyye pravyla) 1978. (Organizatsiyi Obiedynennykh Natsiy). [United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea (Hamburg Law) 1978 (United Nations)]. *Ofitsijnyy sayt Verkhovnoi Rady Ukrainy* [The official website of the Verkhovna Rada of Ukraine]. Retrieved from http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/995_391 [in Russian].

Mizhnarodna konvencya pro unifikatsiyu deyakykh pravyl pro konosament 1924. (Organizatsiyi Obiedynennykh Natsiy). [International Convention on the Unification of Certain Rules for Bill of Lading 1924 (United Nations)]. *Ofitsijnyy sayt Verkhovnoi Rady Ukrainy*. [The official website of the Verkhovna Rada of Ukraine]. Retrieved from http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/995_221 [in Ukrainian].

Musiienko, V. (2004). Regulyuvannya pravovidnosyn u sferi morskyykh perevezen. [Regulation of legal relationships in the field of maritime transport]. *Prokuratura. Lyudyna. Derzhava* [Prosecutor's Office. Man. State], no. 65-67, 126. [in Ukrainian].

Polozhennya pro porядok pidgotovky ta podannya informatsiyi pro vantazh dlya jogo bezpechnogo morskogo perevezennya 1998 (Ministerstvo transportu Ukrainy). [Regulation

on the procedure for preparation and submission of cargo information for its safe maritime transportation 1998 (Ministry of Transport of Ukraine on December). *Ofitsiyni visnyk Ukrainy* [Official Bulletin of Ukraine], 1999, 2, 258, 89. [in Ukrainian].

Protokol ob yzmenenyy Mezhdunarodnoj konvencyy ob unyfykacyy nekotoryh pravyl o konsamente (Pravyla Vysby) 1968. (Mizhnarodna morskya organizaciya). [Protocol amending the International Convention on the Unification of Certain Rules of Connoisseur (Visby Rules) 1968 (International Maritime Organization)]. *Oficijnyj sayt Verhovnoyi Rady Ukrainy*. [The official website of the Verkhovna Rada of Ukraine]. Retrieved from http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/896_010 [in Russian].

Shelukhin, M.L., Antonyuk, O.I., Vyshnivetska, V.A. (2008). *Transportne pravo Ukrainy* [Transport Law of Ukraine]. Kyiv: In. Yure. [In Ukrainian].

Shemyakin, A.N. (2004). *Morskoe pravo*. [Law of the Sea]. Kharkov: Odyssej. [in Russian].

Tsyvil'nyy kodeks 2003 (Verhovna Rada Ukrainy). [Civil Code 2003 (Verkhovna Rada of Ukraine)]. *Vidomosti Verkhovnoi Rady Ukrainy* [Statements of Verkhovna Rada of Ukraine], 40–44, 356 [in Ukrainian].

Zakon Ukrainy pro perevezennya nebezpechnyx vantazhiv 2000 (Verhovna Rada Ukrainy). [The Law of Ukraine on the Transport of Dangerous Goods (2000) (Verkhovna Rada of Ukraine)] *Vidomosti Verhovnoyi Rady Ukrainy* [Statements of Verkhovna Rada of Ukraine], 28, 1644 [in Ukrainian].

Zakon Ukrainy pro transport 1991 (Verhovna Rada Ukrainy). [The Law of Ukraine on Protection of Consumer Rights 1991 (Verkhovna Rada of Ukraine)]. *Vidomosti Verhovnoyi Rady Ukrainy* [Statements of Verkhovna Rada of Ukraine], 51, 232 [in Ukrainian].

Zakon Ukrainy pro transportno-ekspedytorsku diyalnist 2004. (Verhovna Rada Ukrainy). [Law of Ukraine on Freight Forwarding (2004). (Verkhovna Rada of Ukraine)]. *Vidomosti Verhovnoyi Rady Ukrainy* [Statements of Verkhovna Rada of Ukraine], 11-12, 16 [in Ukrainian].

Zakon Ukrainy pro zaxyst prav spozhyvachiv 1991. (Verhovna Rada Ukrainy). [Law of Ukraine on Consumer Rights Protection 1991 (Verkhovna Rada of Ukraine)]. *Vidomosti Verhovnoyi Rady Ukrainy* [Statements of Verkhovna Rada of Ukraine], 30, 379 [in Ukrainian].

