



*Наукові перспективи*  
Видавнича група



# **Наукові інновації та передові технології**

**Державне управління**

**Економіка**

**Право**

**Педагогіка**

**Психологія**



**5 (57) 2026**

**Всеукраїнська Асамблея докторів наук із державного управління**

*у рамках роботи Видавничої групи «Наукові перспективи»*

***«Наукові інновації та  
передові технології»***

*Державне управління, економіка,  
право, педагогіка, психологія*

**№ 5(57) 2026**

**Київ – 2026**

**Ukrainian Assembly of Doctors of Sciences in Public Administration**



*within the work of the Publishing Group «Scientific Perspectives»*

# ***«Scientific innovations and advanced technologies»***

*Public administration, economics,  
law, pedagogy, psychology*

**№ 5(57) 2026**

**Kyiv – 2026**

*«Наукові інновації та передові технології»: журнал. 2026. № 5(57) 2026. С. 5433*

*Журнал започаткований у 2021 році з метою розвитку вітчизняного наукового людського капіталу, соціальних наук та журналістики*

*Свідоцтво про державну реєстрацію друкованого засобу масової інформації:  
серія КВ № 24962-14902Р від 13.09.2021 р.*

*Рекомендовано до друку Президією Всеукраїнської Асамблеї докторів наук з державного управління  
(Рішення від 06.04.2026, № 3/4-26)*

*Журнал видається за наукової підтримки: Інституту філософії та соціології Національної Академії Наук Азербайджану (Баку, Азербайджан), громадської організації «Асоціація науковців України», громадської організації «Християнська академія педагогічних наук України» та громадської організації «Всеукраїнська асоціація педагогів і психологів з духовно-морального виховання»*



**Згідно наказу Міністерства освіти і науки України від 30.11.2021 № 1290 журналу присвоєно категорію "Б" із права**

**Згідно наказу Міністерства освіти і науки України від 01.02.2022 № 89 журналу присвоєно категорію "Б" із педагогіки**

**Згідно наказу Міністерства освіти і науки України від 07.04.2022 № 320 журналу присвоєно категорію "Б" із економіки та державного управління**

**Згідно наказу Міністерства освіти і науки України від 20.06.2023 № 768 журналу присвоєно категорію "Б" зі спеціальностей 073 - менеджмент, 076 - підприємництво та торгівля, 015 - професійна освіта**

**Згідно наказу Міністерства освіти і науки України від 23.08.2023 № 1035 журналу присвоєно категорію "Б" зі спеціальності 053 - психологія**



*Наукове видання включено до міжнародної наукометричної бази Index Copernicus, міжнародної пошукової системи Google Scholar та до міжнародної наукометричної бази даних Research Bible.*

*Журнал заснований з метою розвитку вітчизняного наукового потенціалу у галузях державного управління, права, економіки, психології, педагогіки та його інтеграції у світовий науковий простір, шляхом оприлюднення результатів наукових досліджень.*

### **Головний редактор:**



**Дибкова Людмила Миколаївна** - доктор педагогічних наук, професор, професор кафедри інформатики та системології Київського національного економічного університету ім. Вадима гетьмана (Україна)

### **Редакційна колегія:**

- **Бабчук Олена Григоріївна** кандидат психологічних наук, доцент, завідувач кафедри психології та педагогіки Одеського державного університету внутрішніх справ, (Україна)
- **Беньковська Наталя Борисівна**, кандидат педагогічних наук, доцент, завідувач кафедри мовної підготовки Інституту Військово-Морських Сил Національного університету "Одеська морська академія" (Україна)
- **Біляковська Ольга Орестівна** доктор педагогічних наук, професор, завідувачка кафедри загальної педагогіки та педагогіки вищої школи Львівського національного університету імені Івана Франка (Україна)



- Остапчук Л.Г.** 4699  
*ІНСТИТУТ ПРОБАЦІЇ В УКРАЇНСЬКІЙ ЮРИДИЧНІЙ НАУЦІ:  
ЕТАПИ ФОРМУВАННЯ ТА ПРІОРИТЕТИ ДОСЛІДЖЕННЯ*
- Панкевич О.З.** 4712  
*ДИРЕКТИВА 2000/78/ЄС ЯК ДЖЕРЕЛО СТАНДАРТІВ ЄВРО-  
ПЕЙСЬКОГО СОЮЗУ ЩОДО РЕЛІГІЙНИХ ПРАВ ЛЮДИНИ*
- Пашаєв Б.В.** 4722  
*НАЦІОНАЛЬНА ДОКТРИНА ЮРИДИЧНИХ ГАРАНТІЙ ПРАВ  
ЛЮДИНИ В УКРАЇНІ ПІД ЧАС КРИЗОВИХ СИТУАЦІЙ*
- Політова А.С.** 4735  
*ГЕНДЕРНО ОБУМОВЛЕНЕ НАСИЛЬСТВО, ГЕНДЕРНО ЗУМОВ-  
ЛЕНЕ НАСИЛЬСТВО, ГЕНДЕРНЕ НАСИЛЬСТВО, НАСИЛЬСТВО  
ЗА ОЗНАКОЮ СТАТІ: ДИСКУСІЙНІ ПИТАННЯ ВИЗНАЧЕННЯ*
- Похиленко І.С.** 4747  
*ГОСПОДАРСЬКІ ДОГОВОРИ НА МОРСЬКОМУ ТРАНСПОРТІ*
- Пунда О.О., Арзянцева Д.А.** 4761  
*АДМІНІСТРАТИВНО-ПРАВОВІ ТА ФІНАНСОВО-ЕКОНОМІЧНІ  
АСПЕКТИ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ЕНЕРГОНЕЗАЛЕЖНОСТІ ТА  
ЕНЕРГОЕФЕКТИВНОСТІ ЯК ЕЛЕМЕНТІВ НАЦІОНАЛЬНОЇ  
СТІЙКОСТІ*
- Пчелін В.Б., Пчеліна О.В.** 4775  
*ЩОДО ПРОБЛЕМАТИКИ ТИМЧАСОВОГО ЗАТРИМАННЯ  
ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ ПРАЦІВНИКАМИ УПОВНОВАЖЕ-  
НИХ ПІДРОЗДІЛІВ НАЦІОНАЛЬНОЇ ПОЛІЦІЇ ЯК ЗАХОДУ  
ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ПРОВАДЖЕННЯ В СПРАВАХ ПРО АДМІ-  
НІСТРАТИВНІ ПРАВОПОРУШЕННЯ*
- Середа Р.М.** 4783  
*ЗАГАЛЬНА ХАРАКТЕРИСТИКА ПРАВ ТА ОБОВ'ЯЗКІВ ПРАЦІВ-  
НИКІВ ДЕРЖАВНОЇ СЛУЖБИ ГЕОЛОГІЇ ТА НАДР УКРАЇНИ*
- Сич А.В.** 4797  
*ПРАВО НА КОМПЕНСАЦІЮ ЗБИТКІВ, ЗАВДАНИХ ВОЄННИМИ  
ДІЯМИ: СПІВВІДНОШЕННЯ МІЖНАРОДНОГО ГУМАНІТАР-  
НОГО ПРАВА, ПРАВА ПРАВ ЛЮДИНИ ТА НАЦІОНАЛЬНОГО  
ЗАКОНОДАВСТВА УКРАЇНИ*



УДК 346

[https://doi.org/10.52058/2786-5274-2026-5\(57\)-4747-4760](https://doi.org/10.52058/2786-5274-2026-5(57)-4747-4760)

**Похиленко Ірина Сергіївна** кандидат юридичних наук, доцент, доцент кафедри права і публічного управління, Київський національний університет будівництва і архітектури, м. Київ, <https://orcid.org/0000-0001-5409-7408>

## ГОСПОДАРСЬКІ ДОГОВОРИ НА МОРСЬКОМУ ТРАНСПОРТІ

**Анотація.** У статті досліджено господарські договори у сфері морського транспорту як ключовий інструмент правового регулювання міжнародних та національних морських перевезень. Актуальність теми зумовлена провідною роллю морського транспорту у забезпеченні глобальних вантажопотоків, а також зростанням правових ризиків, спричинених воєнними діями, порушенням логістичних ланцюгів та трансформацією міжнародного морського права.

Метою дослідження є комплексний аналіз правової природи договорів морського перевезення вантажів, чартерних договорів (тайм-чартер, бербоут-чартер, рейсовий чартер) та пов'язаних із ними правових інститутів, зокрема коносаментів, у контексті положень Кодексу торговельного мореплавства України та міжнародних конвенцій.

Установлено, що господарські договори на морському транспорті мають складну багаторівневу структуру, яка поєднує елементи перевезення, оренди транспортного засобу та надання транспортних послуг. Виявлено, що чинне законодавство України не забезпечує достатньої правової визначеності окремих договірних конструкцій, зокрема рейсового чартеру, що ускладнює їх кваліфікацію у правозастосовній практиці.

Доведено, що ключовим критерієм розмежування договору морського перевезення та чартерних договорів є обсяг передачі судна у господарське користування фрахтувальника. Проаналізовано вплив міжнародних стандартів (SOLAS, MARPOL, Гаазько-Вісбійські правила, проформи BIMCO) на формування змісту морських господарських договорів в Україні.

Окрему увагу приділено судовій практиці Верховного Суду, яка підтверджує орендну природу бербоут-чартеру та актуалізує проблеми застосування форс-мажорних застережень в умовах воєнного стану.

Узагальнено, що сучасна система регулювання морських господарських договорів в Україні характеризується поєднанням національного, міжнародного та уніфікованого приватноправового регулювання, що потребує подальшої гармонізації та законодавчого вдосконалення.

**Ключові слова:** господарська діяльність, господарський договір, транспортна діяльність, транспортне право, транспортне законодавство, торговельне мореплавство, договір морського перевезення вантажу, договір чартеру (фрахтування суден), євроінтеграція, воєнний стан, післявоєнне відновлення.





**Pokhylenko Iryna Serhiyivna** Candidate of Legal Sciences, Associate Professor, Associate Professor of the Department of Law and Public Administration, Kyiv National University of Construction and Architecture, Kyiv, <https://orcid.org/0000-0001-5409-7408>

## COMMERCIAL CONTRACTS IN MARITIME TRANSPORT

**Abstract.** The article examines commercial contracts in the field of maritime transport as a key legal instrument regulating international and national sea carriage. The relevance of the topic is determined by the leading role of maritime transport in ensuring global cargo flows, as well as by the growing legal risks caused by armed conflicts, disruption of logistics chains, and the transformation of international maritime law.

The aim of the study is to provide a comprehensive analysis of the legal nature of contracts for the carriage of goods by sea, charter parties (time charter, bareboat charter, voyage charter), and related legal instruments, in particular the bill of lading, within the framework of the Merchant Shipping Code of Ukraine and international conventions.

It has been established that commercial contracts in maritime transport have a complex multi-level structure, combining elements of carriage, lease of a vehicle, and provision of transport services. It has been revealed that the current Ukrainian legislation does not ensure sufficient legal certainty for certain contractual constructions, in particular voyage charter, which complicates their legal qualification in enforcement practice.

It has been proven that the key criterion for distinguishing between a contract of carriage by sea and charter parties is the extent to which the vessel is transferred into the commercial use of the charterer. The influence of international standards (SOLAS, MARPOL, Hague–Visby Rules, BIMCO standard forms) on shaping the content of maritime commercial contracts in Ukraine has been analyzed.

Special attention is paid to the case law of the Supreme Court, which confirms the lease-like nature of bareboat charter and highlights the problems of applying force majeure clauses under martial law conditions.

It is summarized that the modern system of regulation of maritime commercial contracts in Ukraine is characterized by a combination of national, international, and standardized private-law regulation, which requires further harmonization and legislative improvement.

**Keywords:** economic activity, commercial contract, transport activity, transport law, transport legislation, merchant shipping, contract of carriage of goods by sea, charter party (ship chartering), European integration, martial law, post-war recovery.

**Постановка проблеми.** Морський транспорт забезпечує понад 90% світових вантажоперевезень за обсягом міжнародної торгівлі, відіграючи





системоутворюючу роль у функціонуванні глобальної економіки [1]. Безперервний рух товарних потоків між континентами обумовлює необхідність існування ефективної та юридично визначеної системи господарських договорів у сфері мореплавства. Саме договори морського перевезення вантажів, фрахтування суден (чартерні договори), а також пов'язані з ними правові інструменти, зокрема коносамент як товаророзпорядчий документ, формують основу договірних відносин у галузі морського транспорту.

У національній правовій системі України базовим актом, що регулює зазначені відносини, є Кодекс торговельного мореплавства України 1995 року (далі – КТМУ), положення якого значною мірою ґрунтуються на нормах міжнародного морського права та відповідних конвенціях. Водночас сучасний стан правового регулювання господарських договорів на морському транспорті характеризується наявністю низки прогалин і колізій. Зокрема, відсутність чіткого нормативного визначення окремих видів договорів, таких як рейсовий чартер, зумовлює неоднозначність їх правової природи, ускладнює правозастосування та створює ризики для учасників морських перевезень.

Актуальність дослідження значно посилюється в умовах сучасних викликів, пов'язаних із воєнними діями, порушенням стабільності морських шляхів, блокуванням портів та підвищеними ризиками для судноплавства. За таких обставин господарські договори у сфері морського транспорту повинні враховувати нові фактори, зокрема ризики воєнного часу, питання форс-мажору, страхування воєнних ризиків, а також особливості виконання зобов'язань в умовах обмеженого доступу до портової інфраструктури.

У науковому вимірі проблема полягає у необхідності комплексного осмислення правової природи господарських договорів на морському транспорті, їх класифікації, співвідношення національного та міжнародного регулювання, а також вироблення єдиних підходів до тлумачення їх змісту. У практичному аспекті актуальним є вдосконалення законодавства України з метою усунення правових прогалин, гармонізації з міжнародними стандартами та забезпечення належного рівня правової визначеності для суб'єктів господарювання.

Таким чином, дослідження господарських договорів на морському транспорті має важливе значення як для розвитку юридичної науки, так і для підвищення ефективності правового регулювання морських перевезень в умовах глобальних трансформацій та воєнних викликів.

**Аналіз останніх досліджень та публікацій.** Методологічною основою дослідження господарських договорів на морському транспорті стали наукові праці відомих учених у сфері господарського, транспортного та морського права, зокрема М. Антонова, І. Величка, О. Вінник, С. Ганіна, І. Даценка, М. Догерті, Ю. Зіатдінова, О. Карпенка, Ю. Коцуренка, В. Мамутова, В. Мілаш, Л. Ніколенко, О. Подцерковного, В. Резнікової, В. Устименка, В. Щербини та ін. Їхні дослідження формують теоретичне підґрунтя для розуміння правової



природи господарських договорів, механізмів їх укладення та виконання, а також особливостей правового регулювання транспортної діяльності.

Водночас у сучасній науковій літературі недостатньо уваги приділено саме специфіці господарських договорів на морському транспорті. Більшість публікацій зосереджена на загальних засадах функціонування транспортної системи або на окремих аспектах договірної регулювання без урахування особливостей морських перевезень, таких як складна багаторівнева структура договірних зв'язків, використання міжнародних уніфікованих форм контрактів, а також поєднання приватноправових і публічно-правових елементів у регулюванні.

Значний внесок у дослідження правової природи транспортної системи України зробила О. Клепікова, яка у монографії «Правова організація транспортної системи України» [2] комплексно проаналізувала транспортну діяльність з позицій господарського права. Авторка розкрила структуру транспортної системи, правовий статус її суб'єктів, внутрішньогосподарські зв'язки, а також механізми державного регулювання та кодифікації транспортного законодавства. Незважаючи на відсутність спеціального акценту на морських договорах, зазначені підходи мають важливе значення для розуміння системного характеру договірних відносин у сфері морського транспорту.

Подальший розвиток господарсько-правового підходу до регулювання транспортної діяльності отримав у праці Е. Деркач «Концептуальні засади господарсько-правового регулювання транспортної діяльності» [3], де обґрунтовано необхідність удосконалення договірних механізмів у транспортній сфері.

Авторка акцентує увагу на оптимізації співвідношення державного та договірної регулювання, розвитку публічно-приватного партнерства та підвищенні ролі автономії волі сторін у господарських договорах, що є особливо актуальним для морських перевезень.

Окремий напрям досліджень стосується правової природи конкретних видів договорів на морському транспорті. Так, О. Д. Несімко у роботі «Особливості договору морського чартеру» [4] звертає увагу на відсутність у Кодексі торговельного мореплавства України чіткого визначення договору чартеру та фактичне ототожнення договору фрахтування із договором морського перевезення. Автор також підкреслює значення коносаменту як доказу укладення договору перевезення та як товаророзпорядчого документа. А. О. Колодін [5] досліджує правову природу рейсового чартеру, наголошуючи на його відмінності від класичних договорів перевезення, зокрема щодо консенсуального характеру та особливостей документального оформлення.

Суттєвий внесок у розвиток цієї проблематики зроблено у працях В. І. Цюприка. Так, у статті «Окремі питання визначення договору рейсового чартеру як окремого виду договору чартеру судна» [6] автор обґрунтовує, що рейсовий чартер доцільно розглядати передусім як договір, що відображає відносини користування (оренди) судном, тоді як його функція підтвердження



перевезення є похідною. У роботі також визначено ключові відмінності рейсового чартеру від договору морського перевезення вантажу та проаналізовано судову практику Верховного Суду щодо їх розмежування. Такий підхід має важливе значення для уточнення правової природи господарських договорів на морському транспорті та забезпечення єдності правозастосування.

Подальший розвиток досліджень В. І. Цюприка пов'язаний із аналізом суміжних договірних конструкцій. Зокрема, у статті, присвяченій правовим наслідкам скасування Господарського кодексу України для договору морського агентування, автор досліджує трансформацію правового регулювання агентських відносин у морській сфері та наголошує на необхідності системного оновлення договірної регулювання відповідно до сучасних умов [7]. Крім того, у новітніх публікаціях розглядається правова природа договору бербоут-чартеру та проблеми відповідальності сторін, що свідчить про поглиблення наукового інтересу до окремих видів морських договорів та їх адаптації до сучасних викликів [8].

Зазначена проблематика господарських договорів на морському транспорті та суміжних правових режимів частково досліджувалась і автором цієї роботи – І. С.

Похиленко, що дозволяє врахувати результати попередніх наукових напрацювань у межах комплексного аналізу.

Так, у співавторстві з М. О. Акімовим досліджено правові аспекти експлуатації технологій подвійного призначення у транспорті, де акцентовано увагу на правовому режимі використання інноваційних технологій у транспортній сфері, що має значення для морської логістики та безпекових аспектів функціонування транспортної інфраструктури [9].

Крім того, у межах подальших досліджень І. С. Похиленко проаналізовано інвестиційні проекти у сфері портової інфраструктури України, зокрема договірні моделі їх реалізації та процесуальні аспекти вирішення спорів. У цій роботі акцентовано увагу на багаторівневих договірних конструкціях, що застосовуються у портовій діяльності, а також на необхідності вдосконалення механізмів договірної та процесуального регулювання у сфері морських інвестиційних відносин [10].

Таким чином, аналіз наукових джерел свідчить про наявність ґрунтовної теоретичної бази дослідження господарських договорів у транспортній сфері, однак водночас виявляє фрагментарність підходів до правового регулювання саме морських договірних конструкцій. Особливо недостатньо розробленими залишаються питання їх системної класифікації, розмежування окремих видів договорів (перевезення, чартер, агентування) та узгодження національного регулювання з міжнародними стандартами.

Це зумовлює необхідність подальшого комплексного дослідження господарських договорів на морському транспорті з урахуванням сучасних економічних, безпекових і правових викликів.



**Метою статті** є комплексний науково-правовий аналіз господарських договорів у сфері морського транспорту, зокрема договорів морського перевезення вантажів, фрахтування (чартерних договорів) та пов'язаних із ними правових конструкцій, таких як коносамент, із урахуванням положень національного та міжнародного морського права.

Для досягнення поставленої мети передбачається вирішення таких завдань: дослідити теоретико-правову природу господарських договорів на морському транспорті; проаналізувати нормативно-правове регулювання зазначених договорів у Кодексі торговельного мореплавства України та міжнародних конвенціях; виявити проблеми правової невизначеності окремих договірних конструкцій, зокрема рейсового чартеру; визначити особливості правозастосування в умовах сучасних викликів, включаючи воєнний стан і пов'язані з ним ризики; а також сформулювати пропозиції щодо вдосконалення чинного законодавства України у цій сфері з метою підвищення його узгодженості з міжнародними стандартами та забезпечення правової визначеності для учасників морських перевезень.

#### **Виклад основного матеріалу дослідження.**

Правове регулювання договорів морського перевезення вантажів та чартерних (фрахтових) угод в Україні базується насамперед на положеннях Кодексу торговельного мореплавства України, який закріплює загальні засади договірних відносин у сфері морського транспорту та імплементує відповідні міжнародно-правові стандарти.

Відповідно до ст. 133 КТМУ, за договором морського перевезення вантажу перевізник або фрахтівник зобов'язується перевезти доручений йому відправником вантаж з порту відправлення в порт призначення і видати його уповноваженій на одержання вантажу особі (одержувачу), а відправник або фрахтувальник зобов'язується сплатити за перевезення встановлену плату (фрахт). Фрахтувальником і фрахтівником визнаються особи, що уклали між собою договір фрахтування судна (чартер). Така конструкція свідчить про консенсуальний характер договору, тобто його виникнення на підставі досягнення згоди сторін щодо істотних умов, незалежно від фактичного початку перевезення. Важливо, що підтвердженням укладення та умов договору можуть виступати перевізні документи, зокрема коносамент або інші подібні документи, які водночас виконують функцію товаророзпорядчих цінних паперів.

Водночас більш чітке нормативне визначення договору чартеру (фрахтування) судна міститься у ст. 203 КТМУ. Згідно з цією нормою, за договором чартеру (фрахтування) судна на певний час судновласник зобов'язується за обумовлену плату (фрахт) надати судно фрахтувальнику для перевезення пасажирів, вантажів або для інших цілей торговельного мореплавства на визначений строк. При цьому законодавець прямо передбачає дві основні форми такого договору: тайм-чартер, коли судно надається фрахтувальнику з екіпажем, та бербоут-чартер, коли судно передається без екіпажу та спорядження.





Таким чином, на відміну від договору морського перевезення вантажу, який спрямований насамперед на переміщення конкретного вантажу, договір чартеру (фрахтування) за ст. 203 КТМУ має ширший предмет регулювання. Його правова природа полягає у тимчасовому переданні судна в господарське користування фрахтувальнику за плату, що наближає його до договорів майнового найму (оренди), але з урахуванням специфіки морського транспорту та комерційного мореплавства.

У науковій доктрині підкреслюється, що запровадження конструкції ст. 203 КТМУ дозволило чіткіше відмежувати тайм-чартер і бербоут-чартер від договорів морського перевезення. Основним критерієм такого розмежування є ступінь передачі судна у користування фрахтувальнику, насамперед розподіл комерційного та навігаційного управління судном, що послідовно обґрунтовується у праці О. Д. Костадинова [11]. Він наголошує, що саме обсяг переданих повноважень щодо експлуатації судна визначає правову природу чартерного договору та дозволяє відмежувати його від класичного договору перевезення.

Натомість рейсовий чартер, як зазначається у класичній праці Т. Когліна, А. Бейкера, Дж. Кенні та Дж. Кімболла [12], зберігає правову природу договору морського перевезення і не передбачає тривалого передання судна у користування фрахтувальнику. Його зміст спрямований на виконання конкретного рейсу та перевезення визначеного вантажу, що виключає елементи господарського володіння або комерційного управління судном з боку фрахтувальника.

Водночас у системному зв'язку з положеннями ст. 133 КТМУ простежується певна взаємопов'язаність зазначених договорів. У практичному вимірі морські перевезення часто реалізуються саме через чартерні конструкції, коли фрахтувальник отримує не лише послугу перевезення, а й фактичний контроль над комерційним використанням судна. Це зумовлює змішаний характер таких правовідносин, у яких поєднуються елементи договору перевезення, оренди транспортного засобу та надання транспортних послуг.

Особливого значення набуває поділ чартерних договорів на тайм-чартер і бербоут-чартер. У разі тайм-чартеру судовласник зберігає контроль над технічною експлуатацією судна через екіпаж, тоді як фрахтувальник отримує право комерційного використання судна протягом визначеного часу. Натомість бербоут-чартер передбачає передачу судна без екіпажу, що фактично наближає його до класичної оренди майна з повним переходом операційного контролю до фрахтувальника.

Таким чином, аналіз ст. 203 КТМУ у системному зв'язку зі ст. 133 КТМУ дозволяє дійти висновку, що українське морське право розмежовує договір морського перевезення та договір чартеру за критерієм обсягу переданих повноважень щодо судна. Якщо перший спрямований на організацію перевезення вантажу, то другий — на надання судна у тимчасове господарське використання. Водночас їх тісна взаємодія зумовлює складність правової кваліфікації та потребує подальшої доктринальної та законодавчої уніфікації.





Україна є активним учасником системи міжнародного морського права та приєдналася до низки ключових багатосторонніх конвенцій, що формують універсальні стандарти безпеки судноплавства, охорони довкілля та експлуатації морського транспорту. Зокрема, ратифікованими є Міжнародна конвенція з охорони людського життя на морі 1974 року (SOLAS), Міжнародна конвенція із запобігання забрудненню з суден 1973/1978 років (MARPOL 73/78), а також Конвенція про Міжнародні правила запобігання зіткненню суден на морі 1972 року (COLREG 1972). Ці акти формують базовий безпековий та екологічний каркас функціонування морського транспорту і прямо впливають на зміст господарських договорів, оскільки встановлюють імперативні вимоги до експлуатації суден та поведінки сторін договірних відносин.

Поряд із цим, у сфері комерційного морського права значна частина міжнародних стандартів імплементована в національне законодавство України не шляхом прямої ратифікації, а через інкорпорацію положень у Кодекс торговельного мореплавства України. Йдеться, зокрема, про положення Гаазьких правил 1924 року щодо коносаментів (Міжнародна конвенція про уніфікацію деяких правил про коносамент, прийнята в Брюсселі 25 серпня 1924 року), а також Гаазько-Вісбійських правил, які визначають мінімальні стандарти відповідальності перевізника за втрату або пошкодження вантажу. Такий підхід свідчить про змішану модель імплементации міжнародного морського права, за якої Україна фактично гармонізує національне регулювання із загальносвітовими стандартами без формального приєднання до всіх відповідних міжнародних актів.

Водночас слід зазначити, що низка сучасних міжнародних конвенцій комерційного морського права, які мають істотне значення для уніфікації договірних відносин, не були ратифіковані Україною. Йдеться, зокрема, про Гамбурзькі правила 1978 року та Роттердамські правила 2008 року, які спрямовані на модернізацію та розширення режиму відповідальності перевізника, а також на уніфікацію регулювання мультимодальних перевезень. З огляду на це, в українській правозастосовній практиці переважно застосовуються положення КТМУ, які базуються на Гаазько-Вісбійській системі, що певною мірою обмежує адаптацію до сучасних тенденцій розвитку міжнародної морської торгівлі.

Особливе значення у цьому контексті має інститут коносаментів як товаророзпорядчого документа, який є ключовим елементом договірних відносин у морських перевезеннях. Його правова природа та функції були уніфіковані саме Гаазькими правилами 1924 року, однак у КТМУ цей інститут закріплений також на національному рівні як самостійний елемент правового регулювання морських перевезень, що забезпечує його практичну дію в українській правовій системі.

Додатково слід враховувати, що у сучасній морській комерційній практиці значного поширення набули уніфіковані приватноправові форми договорів,



розроблені міжнародними організаціями, такими як BIMCO (Baltic and International Maritime Council). Типові проформи договорів (зокрема NYPE, GENCON, BARECON тощо) широко використовуються у фрахтуванні суден і перевезеннях вантажів, фактично виступаючи стандартами контрактного регулювання, які доповнюють як міжнародне, так і національне право. Вони не мають статусу нормативно-правових актів, однак відіграють вирішальну роль у формуванні змісту господарських договорів у сфері морського транспорту.

Таким чином, сучасна система регулювання господарських договорів у сфері морського транспорту України характеризується поєднанням міжнародних конвенційних норм, національного законодавства та уніфікованих приватно-правових стандартів, що забезпечує загальну гармонізацію правового регулювання, але водночас зумовлює необхідність подальшого оновлення нормативної бази з урахуванням сучасних міжнародних тенденцій, зокрема положень Роттердамських правил.

У цьому контексті особливого значення набуває судова практика, яка не лише відображає реальні проблеми застосування чинних норм, але й окреслює напрями їх вдосконалення. Постанови Верховного Суду у справах №915/436/23 [13] та №915/458/23 [14] демонструють специфіку правозастосування щодо договорів бербоут-чартеру та виявляють низку прогалин, що потребують доктринального осмислення та законодавчого уточнення.

У судових рішеннях підтверджено, що бербоут-чартер (BARECON 89) має правову природу договору оренди судна без екіпажу, у межах якого фрахтувальник отримує повний контроль над його експлуатацією. Такий підхід узгоджується з положеннями ст. 203 Кодексу торговельного мореплавства України, проте практика свідчить про необхідність звернення до міжнародних проформ, що вказує на недостатню деталізацію національного регулювання.

Особливого значення набуває питання виконання зобов'язань у період воєнного часу. У справі №915/458/23 відповідач посилався на блокування портів та мінування Чорного моря як форс-мажорні обставини, що унеможливили належне виконання договору. Суд визнав вплив воєнних ризиків на виконання чартерних угод, що підтверджує актуальність проблеми, окресленої у науковій літературі: господарські договори морського транспорту потребують адаптації до умов воєнного стану, зокрема уточнення положень про форс-мажор та страхування воєнних ризиків.

У постановках також розглянуто питання розподілу судових витрат. Верховний Суд визнав право сторін на компенсацію витрат на професійну правничу допомогу, проте залишив відкритим питання критеріїв «реальності» та «розумності» їхнього розміру. Відсутність єдиних стандартів оцінки адвокатських гонорарів створює правову невизначеність, що потребує законодавчого врегулювання.

Таким чином, судова практика підтверджує, що бербоут-чартер в українському праві трактується як оренда судна з повним переходом операційного







вимог до договорів фрахтування, передбачених Кодексом торговельного мореплавства України, включаючи обов'язкові істотні умови рейсового чартеру, порядок визначення сторін, предмет договору та умови фрахту. Недотримання цих вимог може призводити до правової невизначеності та ускладнень у судовому захисті прав сторін.

Нарешті, на рівні державної політики доцільним є прискорення гармонізації українського морського законодавства з сучасними міжнародними стандартами шляхом ратифікації та імплементації новітніх міжнародних конвенцій, зокрема Роттердамських правил 2008 року. Їх запровадження дозволило б модернізувати підхід до регулювання мультимодальних перевезень, уніфікувати правила відповідальності перевізника та підвищити конкурентоспроможність України як морської держави. Додатково обґрунтовується доцільність створення єдиного адміністративно-координаційного механізму управління морським транспортом, який би забезпечував узгодженість вимог до укладення та виконання контрактів, а також ефективну взаємодію учасників портової та транспортної інфраструктури.

Таким чином, реалізація запропонованих заходів дозволить підвищити рівень правової визначеності у сфері морських господарських договорів, мінімізувати комерційні ризики та забезпечити більш ефективну інтеграцію України у глобальну систему морської торгівлі.

**Висновки.** Проведене дослідження господарських договорів у сфері морського транспорту дозволяє сформулювати низку узагальнених теоретичних і практичних висновків, що відображають як сучасний стан правового регулювання, так і напрями його подальшого розвитку.

По-перше, встановлено, що господарські договори на морському транспорті формують складну багаторівневу систему правових зв'язків, у межах якої поєднуються елементи договірної, транспортної, господарської та міжнародного приватного права. Їх ключовими видами виступають договори морського перевезення вантажів, рейсовий чартер, тайм-чартер і бербоут-чартер, які, попри спільну сферу застосування, мають різну правову природу та функціональне призначення.

По-друге, доведено, що Кодекс торговельного мореплавства України закріплює базову модель правового регулювання морських договірних відносин, однак не забезпечує достатньої нормативної визначеності щодо окремих договірних конструкцій. Зокрема, недостатня деталізація правового статусу рейсового чартеру та змішаний характер його правової природи створюють проблеми кваліфікації у правозастосовній практиці.

По-третє, дослідження показало, що ключовим критерієм розмежування договору морського перевезення та договорів фрахтування (чартеру) є ступінь передачі судна у господарське користування. Якщо договір перевезення спрямований на забезпечення транспортування вантажу, то чартерні договори передбачають передачу судна або його експлуатаційного ресурсу у



розпорядження фрахтувальника, що наближає їх до орендних правовідносин у сфері майнового найму.

По-четверте, встановлено, що сучасне регулювання морських господарських договорів в Україні характеризується поєднанням трьох джерел: національного законодавства (КТМУ), міжнародних конвенцій та уніфікованих приватноправових стандартів (ВІМСО, LMAA тощо). Така модель забезпечує загальну гармонізацію правового регулювання, однак водночас створює ризики фрагментарності та правової невизначеності.

По-п'яте, аналіз судової практики Верховного Суду підтверджує наявність системних проблем у правозастосуванні, пов'язаних із кваліфікацією чартерних договорів, визначенням обсягу відповідальності сторін та оцінкою впливу форс-мажорних обставин, зокрема воєнних дій. Суди фактично визнають необхідність урахування міжнародних стандартів (зокрема проформ ВІМСО) при тлумаченні договірних умов, що свідчить про високий рівень інтернаціоналізації морського права.

По-шосте, встановлено, що воєнні ризики та порушення стабільності морських перевезень істотно впливають на виконання господарських договорів, актуалізуючи необхідність включення до контрактів спеціальних форс-мажорних та воєнних клаузул, а також удосконалення механізмів страхового та договірного захисту сторін.

По-сьоме, доведено, що подальший розвиток правового регулювання у сфері морського транспорту потребує системної модернізації національного законодавства шляхом гармонізації з сучасними міжнародними конвенціями, зокрема Роттердамськими правилами, а також удосконалення інституційної моделі управління морською галуззю.

Отже, господарські договори на морському транспорті є динамічною правовою категорією, що перебуває під впливом глобалізаційних процесів, міжнародної уніфікації та сучасних безпекових викликів. Їх ефективне правове регулювання можливе лише за умови поєднання національної кодифікації, імплементації міжнародних стандартів та розвитку сталої судової практики, що забезпечує правову визначеність і стабільність морського торговельного обороту.

#### **Література:**

1. International Chamber of Shipping. Press Release: «Russian and Ukrainian seafarers make up 14.5% of global shipping workforce...» (24 Feb. 2022). – URL: <https://www.ics-shipping.org/press-release/russian-and-ukrainian-seafarers-make-up-14-5-of-global-shipping-workforce-according-to-ics/> (дата звернення: 2026.04.29)
2. Клепікова О. В. Правова організація транспортної системи України : монографія. – Київ : Видавництво Ліра-К, 2019. – 444 с.
3. Деркач Е. М. Концептуальні засади господарсько-правового регулювання транспортної діяльності: монографія. Вінниця: ДонНУ імені Василя Стуса, 2021. 376 с.
4. Несімко О.Д. Особливості договору морського чартеру // Вісник Нац. ун-ту «Львівська політехніка». Юридичні науки. 2014. № 807. С. 180–183





5. Колодін А.О. Щодо особливості договору чартеру (фрахтування) за цивільним законодавством України // Юридичний вісник. 2020. № 1. С. 292-297 DOI 10.32837/yuv.v0i1.1636
6. Цюприк В.І. Окремі питання визначення договору рейсового чартеру як окремого виду договору чартеру судна// Економіка. Фінанси. Право. 2025. № 6. С. 17-21. DOI:10.37634/efp.2025.6.3
7. Цюприк В. І. Правові наслідки скасування Господарського кодексу України для договору морського агентування // Науковий вісник Ужгородського національного університету. Серія: Право. 2025. Т. 2, № 89. С. 73-79 DOI: 10.24144/2307-3322.2025.89.2.10.
8. Цюприк В. І. Правова природа договору бербоут-чартеру та проблеми регулювання відповідальності сторін за цим договором в Україні // Сучасна доктрина права. 2026. № 3 (97). С. 209-216 DOI: 10.25313/law-2026-3-97-18.
9. Похиленко І.С., Акімов М.О. Правові аспекти експлуатації технологій подвійного призначення у транспорті // Наукові перспективи: журнал. 2025. № 7(61) С.926-940 [https://doi.org/10.52058/2708-7530-2025-7\(61\)-926-940](https://doi.org/10.52058/2708-7530-2025-7(61)-926-940)
10. Похиленко І.С. Інвестиційні проекти у сфері портової інфраструктури України: договірні моделі та процесуальні аспекти вирішення спорів // Процесуальне право: тенденції, виклики, трансформація. Збірник матеріалів міжнародної науково-практичної конференції (17 квітня 2026 р., м. Київ) / За заг. ред.: Ю. Д. Притики, О. З. Хотинської-Нор, В. В. Резнікової, О. О. Крижевської, А. С. Головачової. — Київ: ВД «Дакор». 2026. - С.383-386
11. Kostadinov O. D. Legal and Financial Aspects of Time Charter under English Private Maritime Law. *Deutsche Internationale Zeitschrift Für Zeitgenössische Wissenschaft*, 2025. №106. P. 31- 34 DOI: <https://doi.org/10.5281/zenodo.15705627>
12. Coghlin T., Baker A. W., Kenny J., Kimball J. D., Belknap T. G. *Time Charters*. 7th ed. Abingdon : Informa Law from Routledge, 2014. 1034 p.
13. Постанова Касаційного господарського суду у складі Верховного Суду від 03.04.2024 у справі No 915/436/23. Єдинийдержавний реєстр судових рішень. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/1182208025>.
14. Постанова Касаційного господарського суду у складі Верховного Суду від 19.03.2024 у справі No 915/458/23. Єдинийдержавний реєстр судових рішень. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/117879913>

## References

1. International Chamber of Shipping. (2022, February 24). *Russian and Ukrainian seafarers make up 14.5% of global shipping workforce, according to ICS*. <https://www.ics-shipping.org/press-release/russian-and-ukrainian-seafarers-make-up-14-5-of-global-shipping-workforce-according-to-ics/> (accessed April 29, 2026)
2. Klepikova, O. V. (2019). *Pravova orhanizatsiia transportnoi systemy Ukrainy* [Legal organization of the transport system of Ukraine]. Kyiv: Lira-K Publishing House. [in Ukrainian]
3. Derkach, E. M. (2021). *Kontseptualni zasady hospodarsko-pravovoho rehulivannia transportnoi diialnosti* [Conceptual foundations of economic-legal regulation of transport activity]. Vinnytsia: Vasyl' Stus Donetsk National University. [in Ukrainian]
4. Nesimko, O. D. (2014). Osoblyvosti dohovoru morskoho charteru [Features of the maritime charter contract]. *Visnyk Natsionalnoho universytetu "Lvivska politehnika"*. *Yurydychni nauky*, (807), 180–183. [in Ukrainian]
5. Kolodin, A. O. (2020). Shchodo osoblyvosti dohovoru charteru (frachtyvannia) za tsyvilnym zakonodavstvom Ukrainy [On the peculiarities of the charter (affreightment) contract under civil legislation of Ukraine]. *Yurydychnyi visnyk*, (1), 292–297. <https://doi.org/10.32837/yuv.v0i1.1636> [in Ukrainian]





6. Tsiupryk, V. I. (2025). Okremi pytannia vyznachennia dohovoru reysovoho charteru yak okremoho vydu dohovoru charteru sudna [Certain issues of defining voyage charter as a separate type of ship charter contract]. *Ekonomika. Finansy. Pravo*, (6), 17–21. <https://doi.org/10.37634/efp.2025.6.3> [in Ukrainian]
7. Tsiupryk, V. I. (2025). Pravovi naslidky skasuvannia Hospodarskoho kodeksu Ukrainy dlia dohovoru morskoho ahentuvannia [Legal consequences of the abolition of the Commercial Code of Ukraine for the maritime agency contract]. *Naukovyi visnyk Uzhhorodskoho natsionalnoho universytetu. Seriya: Pravo*, 2(89), 73–79. <https://doi.org/10.24144/2307-3322.2025.89.2.10> [in Ukrainian]
8. Tsiupryk, V. I. (2026). Pravova pryroda dohovoru berbout-charter ta problemy rehuliuвання vidpovidalnosti storin za tsei dohovir v Ukraini [Legal nature of the bareboat charter contract and issues of liability regulation]. *Suchasna doktryna prava*, (3), 209–216. <https://doi.org/10.25313/law-2026-3-97-18> [in Ukrainian]
9. Pokhylenko, I. S., & Akimov, M. O. (2025). Pravovi aspekty ekspluatatsii tekhnolohii podviinoho pryznachennia u transporti [Legal aspects of dual-use technologies in transport]. *Naukovi perspektyvy*, 7(61), 926–940. [https://doi.org/10.52058/2708-7530-2025-7\(61\)-926-940](https://doi.org/10.52058/2708-7530-2025-7(61)-926-940) [in Ukrainian]
10. Pokhylenko, I. S. (2026). Investytsiini proiekty u sferi portovoi infrastruktury Ukrainy: dohovirni modeli ta protsesualni aspekty vyrishennia sporiv [Investment projects in port infrastructure of Ukraine: contractual models and procedural dispute aspects]. In *Protsesualne pravo: tendentsii, vyklyky, transformatsiia* (pp. 383–386). Kyiv: Dakor Publishing House. [in Ukrainian]
11. Kostadinov, O. D. (2025). Legal and financial aspects of time charter under English private maritime law. *Deutsche Internationale Zeitschrift für Zeitgenössische Wissenschaft*, 106, 31–34. <https://doi.org/10.5281/zenodo.15705627> [in English]
12. Coghlin, T., Baker, A. W., Kenny, J., Kimball, J. D., & Belknap, T. G. (2014). *Time charters* (7th ed.). Informa Law from Routledge [in English]
13. Supreme Court of Ukraine. (2024, April 3). *Ruling in case No. 915/436/23*. Unified State Register of Court Decisions. <https://reyestr.court.gov.ua/Review/1182208025>
14. Supreme Court of Ukraine. (2024, March 19). *Ruling in case No. 915/458/23*. Unified State Register of Court Decisions. <https://reyestr.court.gov.ua/Review/117879913>

Дата першого надходження статті до видання: 20.04.2026

Дата прийняття статті до друку після рецензування: 04.05.2026

