

[Volunteers - will, drunk - paradise. Passion on the "alcohol" front in the Russian empire]. Retrieved from [https://dt.ua/history/volnomu-volya-p-yanomu-ray-pristrasti-na-alkogolnomu-fronti-v-rosiyskiy-imperiyi-\\_html](https://dt.ua/history/volnomu-volya-p-yanomu-ray-pristrasti-na-alkogolnomu-fronti-v-rosiyskiy-imperiyi-_html) [in Ukrainian].

12. Pro vnesennia zmin do deiakykh zakonodavchykh aktiv Ukrainy shchodo nadannia orhanam mistsevoho samovriaduvannia povnovazhen vstanovliuvaty obmezhenia prodazhu pyva (krim bezalkoholnoho), alkoholnykh, slaboalkoholnykh napoiv, vyn stolovykh: Zakon Ukrainy vid 22.03.2018 r. № 2376-YIII [On Amendments to Certain Legislative Acts of Ukraine regarding the powers of local self-government bodies to establish restrictions on the sale of beer (except non-alcoholic beverages), alcoholic beverages, low-alcohol beverages, table wine: Law of Ukraine dated March 22, 2018 No. 2376-YIII]. Retrieved from <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2376-19> [in Ukrainian].

13. Solokha, U. Obmezhenia na prodazh alkoholu: yak tse pratsiuie [Limit on alcohol sales: how it works]. Retrieved from <https://blogs.uainfo.org/2018/04/16/obmezheniya-na-prodazh-alkogolyu-yak-ce-pracyue.html> [in Ukrainian].

14. Pravyla rozdribnoi torhivli alkoholnymy napoiamy: Postanova Kabinetu Ministriv Ukrainy vid 30.07.1996 r. № 854 [Rules for retail trade in alcoholic beverages: Resolution of the Cabinet of Ministers of Ukraine dated July 30, 1996, No. 854]. Retrieved from <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/854-96-p> [in Ukrainian].

15. Pro vnesennia zmin do deiakykh zakonodavchykh aktiv Ukrainy shchodo obmezhenia spozhyvannia i prodazhu pyva i slaboalkoholnykh napoiv: Zakon Ukrainy vid 21.01.2010 r. № 1824 [On amendments to certain legislative acts of Ukraine regarding the restriction of consumption and sale of beer and low-alcohol beverages: Law of Ukraine dated January 21, 2010 No. 1824]. Retrieved from <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1824-17> [in Ukrainian].

16. Novi zaborony v Yevropi: nastup na palinnia ta alkohol [New prohibition in Europe: an offensive on smoking and alcohol]. Retrieved from [http://www.autotravel.ua/calculator/novi-zaborony-v-europe/view\\_print/](http://www.autotravel.ua/calculator/novi-zaborony-v-europe/view_print/) [in Ukrainian].

17. Skilky Ukraina zarobyla na shtrafakh za rozpyvannia alkoholu [How much has Ukraine earned on the penalties for drinking alcohol]. Retrieved from [https://gazeta.ua/articles/life/\\_skilki-ukrayina-zarobila-na-shtrafah-za-rozpivannya-alkogolyu/894086](https://gazeta.ua/articles/life/_skilki-ukrayina-zarobila-na-shtrafah-za-rozpivannya-alkogolyu/894086) [in Ukrainian].

18. Ofitsiyni vik dlia prodazhu alkoholu v riznykh krainakh svitu [Official age for the sale of alcohol in different countries of the world]. Retrieved from <http://likar-mav.com.ua/blog/27-alkogolnij-vik> [in Ukrainian].

19. Protverezty nelehaliv: yak v 2019 borotymutsia z tinovym alkoholem [Discourage illegal: how in 2019 will fight shadow alcohol]. Retrieved from <https://www.epravda.com.ua/publications/2019/03/12/645238/> [in Ukrainian].

Стаття надійшла до редакції 30.03.2019

## УДК 341.9

*Даниленко Дмитро Віталійович,  
ст. викладач кафедри безпеки життєдіяльності  
Національного університету «Одеська морська академія»  
stremenovsky@mail.ru*

## КОЛІЗІЙНИЙ МЕТОД В МІЖНАРОДНОМУ ПРИВАТНОМУ ПРАВІ

Досліджуються поняття та дія колізійного методу та колізійних норм у міжнародному приватному праві. Наводяться найпоширеніші колізійні прив'язки і відносини, до яких вони застосовуються: закон прапора, закону місця реєстрації судна, закон зіткнення суден, закон відповідальності власників суден. Вказано на форми та випадки, в яких здійснюється колізійний метод. Вказується на недоліки колізійного методу у міжнародному морському праві: колізійна норма ускладнює діяльність суду або іншого органу держави, який зобов'язаний застосовувати іноземне право, в різних державах колізійні норми можуть не співпадати, можливе зіткнення колізійних норм.

*Ключові слова:* колізійний метод, колізійні норми, міжнародне приватне право, колізійні прив'язки, уніфікація колізійних норм.

### Danilenko D. COLLISION METHOD IN THE INTERNATIONAL PRIVATE LAW

The concept and effect of the collisional method and the conflict rules in private international law are explored. The most common collision bindings and relations to which they apply are: the law of the flag, the law of the place of registration of the vessel, the law of collision of vessels, the law of liability of vessel owners. It is indicated on forms and cases in which the collision method is carried out. It points to the disadvantages of the collisional method in international maritime law: the collision rate complicates the activity of a court or other body of a state that is obliged to apply foreign law, in different countries conflict rules may not coincide, a possible collision of conflict rules.

*Key words:* collision method, conflict rules, international private law, collision bindings, unification of conflict rules.

**Постановка проблеми.** Одним із основних методів у міжнародному приватному праві (МПП) є

колізійний метод, який пов'язаний з подоланням колізій у законодавстві різних держав і передбачає застосування колізійних норм (внутрішніх і уніфікованих). Колізійний метод діє через колізійні норми, структура якої є нетиповою на відміну від інших правових норм. Така норма складається з двох частин: обсягу та прив'язки. Перша частина норми (обсяг) вказує на правовідношення, яке має бути законодавчо врегульованим. Друга частина норми (прив'язка) містить відсилання до законодавства держави, яким повинно бути урегульоване зазначене правовідношення. Недостатньо дослідженими є такі колізійні прив'язки у МПП як закон реєстрації судна, закон прапору, закон зіткнення суден, закон відповідальності володільців суден та ін. Колізійні норми мають не тільки переваги, їм притаманні також окремі недоліки. Отже, актуальність даної проблематики не викликає сумнівів.

**Аналіз останніх досліджень та публікацій.** Дослідження колізійного методу та колізійних норм у МПП ґрунтовно здійснюють: М. Богуславський, О. Белогубова, К. Беклеєв, А. Єгоров, Г. Іванов, О. Клепиков, А. Недбай, О. Садиков та ін. Однак вказана проблематика потребує й подальшого аналізу колізійного методу та колізійних норм відносно до їх вияву в міжнародних конвенціях.

**Метою статті** є аналіз колізійного методу та колізійних норм у МПП, у тому числі, уніфікованих колізійних норм.

**Виклад основного матеріалу.** Колізійний метод у фаховій літературі визначається як ефективний спосіб регулювання приватноправових відносин ускладнених наявністю іноземного елемента, який не вирішує проблемні правовідносини, а відсилає до правової системи держави, судом якої буде вирішуватися спірне питання. Колізійний метод вирішує питання про те, право якої держави повинно застосовуватися до регулювання певних цивільно-правових відносин. Вибір права здійснюється шляхом застосування колізійних норм [1, с.13].

Колізійний метод здійснюється у двох формах: 1) національно-правової (за допомогою національних колізійних норм, розроблених кожною державою у своєму праві самостійно); 2) міжнародно-правової (за допомогою уніфікованих колізійних норм, розроблених державами спільно в міжнародних договорах) [2, с. 22]. А також застосовується в таких випадках: відсутності тотожності з одного і того ж питання в різних національних законодавствах; необхідності розв'язання колізійної проблеми, яка виникає у міжнародному приватному праві. Як вже вказувалося, колізійний метод діє через колізійні норми, складовими якої є обсяг та прив'язка.

У законодавстві, в міжнародних договорах і практиці різних держав застосовуються різні колізійні прив'язки (формули прикріплення), що мають звичайно латинські позначення. У міжнародному морському праві найчастіше застосовуються: закон прапору, закону місця реєстрації судна, закон зіткнення суден, закон відповідальності власників суден.

Специфічною для морського права є прив'язка до закону місця реєстрації судна, яка пізніше була запозичена повітряним правом [3, с. 53]. У більшості випадків цей закон співпадає із законом прапора судна.

Законом прапора врегульовуються всі трудові відносини між екіпажем судна і судновласником, між окремими членами екіпажу незалежно від місцезнаходження самого судна. Стосовно до трудових відносин, ускладнених іноземним елементом, використовуються різні колізійні принципи. До основних колізійних принципів, що застосовуються у трудових відносинах виступають: закон місця виконання роботи (*lex loci laboris*); особистий закон наймача (*lex personalis* фізичної особи-наймача працівника або *lex societatis* юридичної особи); закон автономії волі (*lex voluntatis*). У випадку множинності місць, де виконується робота, застосовним правом є національне право країни, в якій роботодавець має звичне місцезнаходження (принцип «закон країни роботодавця») – *lex personalis* фізичної особи-наймача працівника або *lex societatis* юридичної особи. Найбільш типовими випадками подібного роду виступають ситуації, коли виконувана робота зумовлена функціонуванням транспорту.

Згідно зі ст. 52 ЗУ «Про міжнародне приватне право», до трудових відносин застосовується право держави, у якій виконується робота, якщо інше не передбачено законом або міжнародним договором України. Проте, дещо інша норма міститься в Кодексі законів про працю України (КЗпП України). Відповідно до ст. 8 КЗпП України, трудові відносини громадян України, які працюють за кордоном, регулюються законодавством держави, в якій здійснене працевлаштування (наймання) працівника, та міжнародними договорами України. Таким чином, при наймі моряка в Україну для роботи під прапором, згідно КЗпП України, застосовними є норми права України, що суперечить загальноприйнятій практиці. При цьому, відсутнє право працівника і роботодавця на вибір права, що застосовується до трудових відносин, а також існують певні протиріччя з положеннями Закону України «Про міжнародне приватне право» [4, с.121-122, 125-126].

Закон зіткнення суден урегульований Конвенцією про уніфікацію деяких правил щодо відповідальності, яка витікає із зіткнення суден внутрішнього плавання (Женева, 15.03.1960 р.) Нею визначається відшкодування шкоди, заподіяної зіткненням між судами внутрішнього плавання в водах однієї з договірних сторін або судам, або особам або предметам, що на них перебували, а також відшкодування будь-якого роду шкоди, заподіяної або внаслідок виконання або невиконання маневру, або внаслідок недотримання правил одним судном внутрішнього плавання, або іншим судам внутрішнього плавання, або особам або предметам, які перебували на борту таких суден, навіть якщо зіткнення не сталося. Положення цієї Конвенції не застосовуються до відшкодування збитків, що з'явилися прямим або непрямим результатом радіоактивних властивостей або одночасно радіоактивних і отруйних властивостей, а також вибухових або в іншому сенсі небезпечних

властивостей ядерного палива або радіоактивних продуктів або відходів [5].

Зауважимо, що в різних випадках зіткнення судів (в залежності від статусу морського простору) застосовуються різні колізійні прив'язки. Відповідальність у відкритому порту, на річці або в територіальному морі регулюється законом місця зіткнення. Відповідальність за зіткнення судів у відкритому морі регулюється законом місця реєстрації, якщо судна зареєстровані в одній державі, або законом реєстрації судна, яке постраждало, якщо судна мають реєстрації в різних державах [6, с.208].

Торгівельне мореплавство, вказує А. Недбай, має міжнародний характер, тому подія «зіткнення суден» є підставою для виникнення деліктних зобов'язань, що у більшості випадків повинні кваліфікуватись як приватноправові правовідносини з іноземним елементом. Правова колізія у таких випадках стосується вирішення питання визначення правопорядку, що має застосовуватися до правовідносин сторін-учасників зіткнення суден. Загальновизнаним колізійним принципом для таких випадків до недавнього часу був принцип місця завдання шкоди, однак сьогодні для вирішення зазначеної колізії усе більшого визнання набуває використання сторонами деліктного зобов'язання колізійного принципу «автономії волі». Під яким варто розуміти коло колізійних норм, які належать до права певної держави, тобто коло та зміст норм, що визначають, право якої держави може бути застосоване, а також коло та зміст норм, що визначають правила правової кваліфікації обставин події, зокрема, за умови, що таке право може бути тільки обмеженим, а деліктне зобов'язання повинно ґрунтуватися за засадах добросовісності, розумності та справедливості [7, с. 3, 14].

Обмеження відповідальності власників морських суден здійснюється відповідно до Брюссельської конвенції про уніфікацію деяких правил про обмеження відповідальності власників морських суден (1924). Відповідно до ст. 1 володілець морського судна несе відповідальність тільки в межах вартості судна, фрахту, і акцесоріїв судна за: 1) відшкодування третім особам за шкоду, завдану їй на суші або на море внаслідок дій або з вини капітана, екіпажу, лоцмана або будь-якого іншої особи, службовця на судні; 2) відшкодування за збитки, завдані або вантажу, ввіреного капітану для перевезення, або кожному майну або предметів, що знаходяться на борту судна; 3) зобов'язання, що випливають з коносаментів; 4) відшкодування за навігаційну помилку, зроблену під час виконання контракту; 5) зобов'язання про підняття потерпілого крах судна і інші випливають з нього зобов'язання; 6) винагороду за надання допомоги та рятування; 7) частку, що падає на власника за розрахунком при загальних аваріях; 8) зобов'язання, що випливають з контрактів укладених або з дій, виконаних капітаном в силу його законних повноважень, поза порту, до якого приписано судно, для дійсних потреб збереження судна або продовження рейсу, за винятком тих випадків, коли в основі цих потреб лежать недостатність або несправність обладнання або постачання на початку рейсу. Стаття 2 вказує, що обмеження відповідальності не застосовується до: 1) зобов'язань, що випливають з дій або провини власника судна; 2) одного із зобов'язань, про які йдеться і пункті 8 статті 1, коли власник спеціально схвалив або підтвердив це зобов'язання; 3) зобов'язань, що випливають для власника з найму екіпажу та іншого персоналу, що обслуговує судно. Якщо власник або співвласник судна є одночасно капітаном цього судна, він не може посилатися на обмеження його відповідальності за інших його помилок, ніж навігаційні, і при вини обслуговуючого персоналу судна [8].

Закон порту вивантаження є керівною колізійною прив'язкою у разі визначення роду аварії, розподілу загально аварійних збитків, оскільки існує тісний взаємозв'язок між змістом правовідносин за загальною аварією і портом вивантаження. Лише морському праву характерний інститут загальної аварії. Під нею розуміють збитки, яких визнано внаслідок зроблених навмисно і розумно звичайних витрат або пожертвувань з метою врятування судна, фрахту і вантажу, що перевозиться на судні, від загальної для них небезпеки [9, с. 20-23] Основу даного інституту складає принцип пожертвування частини заради рятування цілого, пожертвування меншим заради більшого.

Колізійний метод тісно пов'язаний із колізійними нормами. Колізійні норми, по-перше, визначають порядок і умови екстериторіальної дії національного закону і застосування на території певної держави іноземного права (чи виконання іноземного судового рішення); по-друге всі колізійні норми незалежно від виду, підпорядковуються загальним правилам, що регулюють такі питання, як відсилання, необхідність правової кваліфікації, недопущення обходу закону тощо [10, с. 226]

Для розуміння суті колізійних норм, їх змісту і меж їх дії необхідно звернутися до їх класифікації. Розглянемо, як найбільш доцільну, класифікацію колізійних норм, наведену М.Богуславським. По-перше, це колізійні норми, що встановлені національним правом, і норми, встановлені міжнародним договором. Останні повинні тлумачитися з урахуванням їх міжнародного характеру, відповідно до положень ст. 18 Римської конвенції 1980 р. По-друге, це колізійні норми диспозитивного і імперативного характеру. Диспозитивні норми є не обов'язковими, від них можна відступити, сторони можуть домовитися про застосування права на основі іншого принципу. Імперативні норми обов'язкові, від них сторони не можуть відступати. По-третє, це колізійні односторонні і двосторонні норми. Перші визначають правила застосування тільки одного, звичайно вітчизняного права, другі сформульовані ширше і встановлюють застосування як вітчизняного, так і іноземного права. У галузі МПП характерний перехід від односторонніх до двосторонніх колізійних норм (наприклад, в галузі сімейного права, торговельного мореплавства). По-четверте, колізійні норми залежно від кількості прив'язок діляться на однозначні і кумулятивні. Під однозначними розуміються норми, що містять одну прив'язку, проте можуть застосовуватися норми, в яких є дві або три і більше колізійних прив'язок, які можуть бути альтернативними або кумулятивними. В останньому випадку створюється гнучка і справедлива

система, яка дозволяє зацікавленій особі посилатися на право країни, яке для нього є найсприятливішим.

М. Богуславський також вказує, що колізійний метод має певні недоліки: по-перше, застосування колізійної норми, що посилає до права іноземної держави, ускладнює діяльність суду або іншого органу держави, який зобов'язаний через міжнародний договір або внутрішній закон на підставі колізійної норми застосовувати іноземне право, а встановити його зміст не так просто. По-друге, застосування цього методу не сприяє забезпеченню одноманітності при вирішенні конфліктних ситуацій, оскільки в різних державах колізійні норми відносно одного і того ж предмета можуть і не співпадати. Отже, кінцевий результат залежатиме від того, в суді якої держави розглядається суперечка. По-третє, при колізійному методі застосовуються, як правило, норми загального характеру, покликані регулювати всі приватноправові відносини, не розраховані на відносини з іноземним елементом [11, с. 76, 93-94].

Недоліки колізійного способу регулювання майнових відносин з іноземним капіталом наводить також Г. Іванов, на його думку, одні з них іманентні, а інші – обумовлені специфічними особливостями відносин, до яких вони застосовуються [12, с. 20-21].

До недоліків колізійної норми відносять ситуацію, за якої органу однієї держави доводиться застосовувати право іншої держави («чуже»), яка практично йому ніколи не може бути відомим з тим ступенем детальності, як «своє» право. Виникають проблеми, пов'язані з вибором правової норми. Одним з найбільш сталих колізійних принципів є застосування закону місця спричинення шкоди. Але значна кількість зіткнень морських суден відбувається у відкритому морі. Яка колізійна прив'язка може бути в цих випадках обгрунтованою, якщо судна ці плавають під різними прапорами і є в один і той же час і тими, що спричиняють шкоду, і потерпілими? Аналогічне положення виникає і при рятуванні у відкритому морі. Право багатьох держав шукає вихід в застосуванні до подібних відносин закону суду, що розглядає суперечку. Але якраз в цих ситуаціях визначення компетентного суду є задачею не менш складною, ніж вибір компетентного правопорядку «Прив'язка *lex fori*, – писав С. Крилов, – уявляється неточною, бо вона виходить з припущення, що компетентний суд вже відомий, а як раз це питання – вибір суду – уявляється не менш складним, ніж вибір закону для обговорення ускладненого міжнародно-правовими елементами правовідношення» [13, с. 45].

Один з властивих колізійному способу регулювання недоліків – можливість зіткнення самих колізійних норм – зникає, коли ці норми уніфікуються в міжнародній угоді. Цим визначення права, що застосовується до відношення з іноземним елементом, на підставі уніфікованої колізійної норми, одноманітної у всіх державах, що беруть участь в уніфікації, суттєво відрізняється від вибору застосованого закону через колізійну норму внутрішнього права. По суті, уніфікація колізійних норм – це особливий різновид колізійного методу регулювання.

Уніфікація колізійних норм морського права шляхом укладання міжнародних угод не набула широкого поширення. Разом з тим, окремі уніфіковані колізійні норми, другорядні і побудовані переважно за принципом *lex fori*, містяться в багатьох, якщо не у всіх багатосторонніх конвенціях по морському праву. О. Садиков справедливо вказує, що ці норми «мають на увазі досить спеціальні правові ситуації», тоді як «в інших, важливіших випадках питання про застосовне національне право залишається відкритим...» [14, с. 309]. Можливість компромісу відносно суті правового регулювання (матеріальних норм) при такій уніфікації майже виключена.

**Висновок.** Отже, дослідження наукових підходів до визначення і застосування колізійного методу та колізійних норм сприяє оптимальному розумінню їх ролі та місця у МПП. Колізійний метод тісно пов'язаний з усуненням колізій у національних законодавствах та зумовлює застосування колізійних норм (внутрішніх і уніфікованих). Звідси двома його способами є: внутрішній, що базується на національному колізійному праві і уніфікований, при якому застосовуються міжнародні колізійні норми. Колізійний метод є первинним методом МПП, одночасно відсильним, непрямим (на відміну від матеріально-прямого методу), опосередкованим. Колізійний метод відрізняється в колізійних нормах національних законодавств.

#### СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ:

1. Міжнародне приватне право: Навч. Посібник / За ред. В.М.Гайворонського, В.П.Жушмана. К.: Юрінком Інтер, 2005. 366 с.
2. Международное частное право: Учебник / Л.П.Ануфриева, К.А.Бекяшев, Г.К.Дмитриева и др.; Отв. ред. Г.К.Дмитриева. 2-е изд., перераб. и доп. М.: ТК Велби, Изд-во Проспект, 2004. 688 с.
3. Вартоломеев О. Международно-частноправни морски облигационни отношения / Българска Академия на науките, Институт за правни науки. София: Изд-во Българската Академия на науките, 1977.
4. Белогубова О.В. Колізійно-правове регулювання трудових відносин, ускладнених іноземним елементом, в міжнародному судноплаванні. *Актуальні проблеми політики*. 2013. Вип. 50. С. 120 – 130.
5. Конвенция об унификации некоторых правил относительно ответственности, вытекающей из столкновения судов внутреннего плавания от 15.03.1960 г. URL: <http://docs.cntd.ru/document/1901696>
6. Международное частное право : учебник для магистров / И. В. Гетьман-Павлова. 4-е изд., перераб. и доп. М. : Издательство Юрайт, 2013. 959 с.
7. Недбай А. Реалізація принципу автономії волі учасниками зіткнення суден: автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. юрид. наук: 12.00.03. О., 2009. 20 с.



8. Международная конвенция об унификации некоторых правил относительно ограничения ответственности владельцев морских судов 25 августа 1924 года URL: [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995\\_823](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_823)

9. Клепікова О. Відшкодування збитків від зіткнення суден. *Вісник Київського національного університету імені Тараса Шевченка. Юридичні науки*. 2011. № 89. С. 20–23.

10. Кисіль В.І. Колізійне регулювання у сучасному міжнародному приватному праві. *Науковий вісник Дипломатичної академії України*. 2000. Вип. 4. С. 225-244

11. Богуславский М.М. Международное частное право: Учебник. 5-е изд., перераб. и доп., с изм. М.: Юрист, 2006. 606 с.

12. Иванов Г.Г., Маковский А.Л. Международное частное морское право. Л.: Судостроение, 1984. 280 с.

13. Крылов С.Б. Международное частное право: Пособие к лекциям. Л.: Прибой, 1930. 328 с.

14. Садиков О.Н. Конвенция ООН о морской перевозке грузов 1978 года и некоторые проблемы международного транспортного права. *Советский ежегодник международного права*. 1980. С. 298 – 311.

#### REFERENCES:

1. Haivoronskoho, V. M., Zhushmana, V. P. (Eds.). (2005). *Mizhnarodne pryvatne pravo: Navch. Posibnyk [Private International Law: A manual]*. Kyiv: Yurinkom Inter [in Ukrainian].

2. Anufryeva, L. P., Bekiashev, K. A., Dmytryeva, H. K. (2004). *Mezhdunarodnoe chastnoe pravo: Uchebnyk [Private International Law: Textbook]*. Moskva: TK Velby, Yzd-vo Prospekt [in Russian].

3. Vartolomeev, O. (1977). *Mezhdunarodno-chastnopravny morskyy oblyhatsyonny otnosheniya [International-Private Maritime Bond Relationship]*. Sofya: Yzd-vo Vьlharskata Akademyia na naukyte [in Bulgarian].

4. Bielohubova, O. V. (2013). Koliziino-pravove rehuliuвання трудовykh vidnosyn, uskladnennykh inozemnym elementom, v mizhnarodnomu sudnoplavstvi [The conflict-legal regulation of labor relations complicated by a foreign element in international shipping]. *Aktualni problemy polityky*, 50, 120 – 130 [in Ukrainian].

5. Konventsiya ob unyfykatsyy nekotorykh pravyl odnosytelno otvetstvennosti, vutekaiushchei yz stolknoveniya sudov vnutrenneho plavaniya ot 15.03.1960 h. [Convention on the unification of certain rules regarding liability arising from the collision of inland navigation vessels of March 15, 1960]. Retrieved from <http://docs.cntd.ru/document/1901696> [in Russian].

6. Hetman-Pavlova, Y. V. (2013). *Mezhdunarodnoe chastnoe pravo: uchebnyk dlia mahystrov [Private international law: a textbook for masters]*. Moskva: Izdatelstvo Yurait [in Russian].

7. Nedbai, A. (2009). Realizatsiia pryntsyphu avtonomii voli uchasykamy zitknennia suden [Realization of the principle of autonomy of will by participants in collision of ships]. *Extended abstract of candidate's thesis* [in Ukrainian].

8. Mezhdunarodnaia konventsiya ob unyfykatsyy nekotorykh pravyl odnosytelno ohranycheniya otvetstvennosti vladeltsev morskyykh sudov 25 avhusta 1924 hoda [International Convention for the Unification of Certain Rules Concerning the Limitation of the Liability of Owners of Sea-Going Ships on August 25, 1924]. Retrieved from [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995\\_823](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_823) [in Russian].

9. Kliepikova, O. (2011). Vidshkoduvannya zbytkiv vid zitknennia suden [Compensation for damage from collision of ships]. *Visnyk Kyivskoho natsionalnoho universytetu imeni Tarasa Shevchenka. Yurydychni nauky*, 89, 20–23 [in Ukrainian].

10. Kysil, V. I. (2000) Koliziine rehuliuвання u suchasnomu mizhnarodnomu pryvatnomu pravi [Collision regulation in modern private international law]. *Naukovyi visnyk Dyplomatychnoi akademii Ukrainy*, 4, 225-244 [in Ukrainian].

11. Bohuslavskiy, M. M. (2006). *Mezhdunarodnoe chastnoe pravo: Uchebnyk [International Private Law: Textbook]*. Moskva: Yuryst [in Russian].

12. Ivanov, H. H., Makovskiy, A. L. (1984). *Mezhdunarodnoe chastnoe morskoe pravo [International Private Law of the Sea]*. L.: Sudostroeniye [in Russian].

13. Krylov, S. B. (1930). *Mezhdunarodnoe chastnoe pravo: Posobyе k lektsiyam [Private International Law: Lecture Handbook]*. L.: Pryboi [in Russian].

14. Sadykov, O. N. (1980). Konventsiya OON o morskoi perevozke hruzov 1978 hoda i nekotorye problemy mezhdunarodnogo transportnogo prava [United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea in 1978 and some problems of international transport law]. *Sovetskiy ezhegodnyk mezhdunarodnogo prava*, 298-311 [in Russian].

Стаття надійшла до редакції 20.03.2019