

**Євген Фурса**

кандидат юридичних наук,  
перший секретар відділу аналізу, планування та інформації  
Департаменту консульської служби  
Міністерства закордонних справ України  
(Київ, Україна)  
ORCID ID: <https://orcid.org/0000-0002-2931-1393>  
fursa\_2003@ukr.net

УДК 341.82:983:221.2

**ВЧИНЕННЯ КОНСУЛОМ МОРСЬКИХ ПРОТЕСТІВ:  
МЕТА, МАТЕРІАЛЬНІ ТА ПРОЦЕСУАЛЬНІ АСПЕКТИ  
(ПОРІВНЯЛЬНО-ПРАВОВЕ ДОСЛІДЖЕННЯ)**

**АНОТАЦІЯ.** Про сучасний стан проблем у діяльності консулів України з учинення нотаріальних проваджень за кордоном свідчить судова практика та наукові праці вчених, які все більше спрямовуються на глибокі та системні дослідження щодо розширення переліку нотаріальних дій, які можуть вчинятися консулом. Нині життя показало, особливо у зв'язку з війною та великою кількістю біженців – громадян України, які перебувають за кордоном, значну роль дипломатичних представництв і консульських установ в охороні та захисті їхніх прав на території перебування. Тому вчені мають досліджувати не лише нотаріальні провадження із посвідчення заяв, засвідчення підпису чи копії документа, а провадження, які пов'язані зі спадковими, сімейними відносинами, відносинами бізнесу, зокрема морських перевезень. Однак вчинення таких проваджень вимагають від консулів глибоких знань як матеріального, так і процесуального права.

Мета статті – сформулювати гіпотези щодо необхідності удосконалення діяльності консулів із вчинення морських протестів як на рівні міжнародного права, так і удосконалення норм відповідного національного законодавства та сучасної нотаріальної і консульської практики. Сучасна українська нотаріальна практика має тенденції до впровадження іноземного досвіду, тому ми зробимо акцент саме на порівняльному характері дослідження, що стимулюватиме обговорення гіпотез автора не тільки українськими, а й іноземними вченими, які займаються дослідженням аналогічних проблем.

Методологія дослідження базується на порівняльному і конструктивно-критичному методах дослідження, які мають допомогти отримати об'єктивні й обґрунтовані висновки.

Стаття є аналізом матеріальної та процесуальної природи вчинення консулом такого нотаріального провадження, як морський протест. Нині вже можна помітити істотні кроки до проведення глибинних аналізів витоків проблем, які виникають з

укладання договорів морських перевезень, їх страхуванням, а у консульській діяльності із вчинення такої нотаріальної дії, як морський протест, який є одним зі способів забезпечення доказів у разі виникнення, під час морських перевезень вантажів, форс-мажорних обставин. Вважаємо, що витоки таких проблем закладені як у матеріальному законодавстві України, так і в процесуальному, зокрема, яке регламентує діяльність консула із вчинення нотаріальних дій, яке тривалий час залишається без істотного концептуального удосконалення. Так, у Закон України “Про нотаріат”, який набрав чинності у 1993 р., жодного разу не вносилися зміни і доповнення до статей 94 і 95 щодо процедури вчинення морського протесту, а також до Положення про порядок вчинення нотаріальних дій в дипломатичних представництвах та консульських установах України, а також у відсутності більшої уваги науковців до розширення і конкретизації повноважень консулів з вчинення нотаріальних дій, що має відбуватися відповідно до інтересів широких верств громадян України та бізнесу. Зокрема, морські транспортні перевезення – це оптимальні способи розвитку економіки, оскільки вони сприяють експорту та імпорту товарів, забезпечують раціональні шляхи їх доставки через територію України, а це не тільки сплата податків, а й зайнятість населення України тощо. Достатньо проаналізувати офіційні сайти дипломатичних представництв України за кордоном, щоб пересвідчитися, в яких країнах світу українські консули або уповноважені представники готові і здатні вчиняти морські протести.

Ключові слова: торгове мореплавство; перевізник; загальна аварія; збитки; витрати; судно; фрахт; капітан судна; акт про морський протест.

Про сучасний стан проблем у діяльності консулів України з учинення нотаріальних проваджень за кордоном свідчить судова практика та наукові праці вчених, які все більше спрямовуються на глибокі та системні дослідження щодо розширення переліку нотаріальних дій, які можуть вчинятися консулом. Нині життя показало, особливо у зв'язку з війною та великою кількістю біженців – громадян України, які перебувають за кордоном, значну роль дипломатичних представництв і консульських установ в охороні та захисті їхніх прав на території перебування. Тому вчені мають досліджувати не лише нотаріальні провадження із посвідчення заяв, засвідчення підпису чи копії документа, а й провадження, які пов'язані зі спадковими, сімейними відносинами, відносинами бізнесу, зокрема морських перевезень, але вчинення таких проваджень вимагають від консулів глибоких знань як матеріального, так і процесуального права.

Мета дослідження – сформулювати гіпотези щодо необхідності удосконалення діяльності консулів із вчинення морських протестів як на рівні міжнародного права, так і удосконалення норм відповідного національного законодавства та сучасної нотаріальної і консульської практики. Сучасна українська нотаріальна практика має тенденції до впровадження іноземного досвіду, тому ми зробимо акцент саме на порівняльному характері дослідження, що стимулюватиме обговорення гіпотез автора

не тільки українськими, а й іноземними вченими, які займаються дослідженням аналогічних проблем<sup>1</sup>.

Стаття є аналізом матеріальної та процесуальної природи вчинення консулом такого нотаріального провадження, як морський протест. Нині вже можна помітити істотні кроки до проведення глибинних аналізів витоків проблем, які виникають з укладання договорів морських перевезень<sup>2</sup>, їх страхуванням<sup>3</sup>, а у консульській діяльності із вчинення такої нотаріальної дії, як морський протест<sup>4</sup>, який є одним зі способів забезпечення доказів у разі виникнення, під час морських перевезень вантажів, форс-мажорних обставин. Вважаємо, що витокі таких проблем закладені як у матеріальному законодавстві України, так і в процесуальному, зокрема, яке регламентує діяльність консула із вчинення нотаріальних дій, яке тривалий час залишається без істотного концептуального удосконалення. Так, у Закон України “Про нотаріат”<sup>5</sup>, який набрав чинності у 1993 р., жодного разу не вносилися зміни і доповнення до статей 94 і 95 цього Закону щодо процедури вчинення морського протесту, а також до Положення про порядок вчинення нотаріальних дій в дипломатичних представництвах та консульських установах України (далі – Положення)<sup>6</sup>, а також у відсутності більшої уваги науковців до розширення і конкретизації повноважень консулів із вчинення нотаріальних дій, що має відбуватися відповідно до інтересів широких верств громадян України та бізнесу. Зокрема, морські транспортні перевезення – це оптимальні способи розвитку економіки, оскільки вони сприяють експорту та імпорту товарів, забезпечують раціональні шляхи їх доставки через територію України, а це не тільки сплата податків, а й зайнятість населення України тощо. Достатньо проаналізувати офіційні сайти дипломатичних представництв України за кордоном, щоб пересвідчитися, в яких країнах світу українські консули або уповноважені представники готові і здатні вчиняти морські протести.

<sup>1</sup> Waldemar A Wichmann, ‘An analysis of protests carried out by ships (PCS): should PCS be regulated by a new IMO instrument?’ (Dissertation, World Maritime University, Malmö, Sweden 2012) <[https://commons.wmu.se/cgi/viewcontent.cgi?article=1024&context=all\\_dissertations](https://commons.wmu.se/cgi/viewcontent.cgi?article=1024&context=all_dissertations)> (accessed: 10.04.2022).

<sup>2</sup> Є Стрельцова, ‘Договір морського перевезення вантажу (порівняльний аспект)’ (автореф дис канд юрид наук, 2002) 16.

<sup>3</sup> М Спаська, ‘Договір морського страхування’ (автореф дис канд юрид наук, 2007) 20.

<sup>4</sup> С Я Фурса, Є І Фурса, ‘Вчинення морських протестів’ *Теорія нотаріального процесу* (Фурса С ред, Алерта 2012) 656–64; В Добровольський, ‘Міжнародні морські торговельні перевезення: науковий аналіз історії їх правового регулювання та необхідність його уніфікації нині’ (2021) 1 Часопис Київського університету права 201–7.

<sup>5</sup> Про нотаріат: Закон України від 2 вересня 1993 р. № 3425-XII <<https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3425-12#n824>> (дата звернення: 10.04.2022).

<sup>6</sup> Положення про порядок вчинення нотаріальних дій в дипломатичних представництвах та консульських установах України, затверджене наказом Міністерства юстиції України, Міністерства закордонних справ України від 27 грудня 2004 р. № 142/5/310 <<https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1649-04#Text>> (дата звернення: 10.04.2022).

*Короткий аналіз Конвенції Організації Об'єднаних Націй (далі – ООН) про морські перевезення вантажів від 31 березня 1978 р.*

Матеріальну основу вчинення консулом морського протесту за українським законодавством визначає Кодекс Торговельного мореплавства України (далі – КТМ України)<sup>7</sup>, а також слід брати до уваги положення, які регламентують договір перевезення (статті 908–928 Цивільного кодексу України, далі – ЦК України<sup>8</sup>) і наукові дослідження із цих питань<sup>9</sup>. Процесуальну основу діяльності консула варто встановлювати на підставі Закону України “Про нотаріат”, Консульського статуту України<sup>10</sup> та Положення про порядок учинення нотаріальних дій в дипломатичних представництвах і консульських установах України (далі – Положення), коли йдеться про морський протест, що стосується суб'єктів, які перебувають під юрисдикцією України.

Якщо ж у правовідносинах із приводу морських транспортних перевезень бере участь іноземний суб'єкт та мала місце подія, яка може бути приводом для пред'явлення судовласнику майнових вимог, слід керуватися міжнародними актами і до наведеного переліку слід додавати Конвенцію ООН про морські перевезення вантажів (далі – Гамбурзькі правила)<sup>11</sup> і, відповідно, Закон України “Про міжнародне приватне право”<sup>12</sup>, а також вимоги іноземного законодавства, якщо подія відбулася у територіальних водах чи порту цієї іноземної держави. Це положення істотно відрізняє діяльність українських нотаріусів від діяльності консулів.

Статтею 5 Гамбурзьких правил передбачено загальне правило, що відповідальність перевізника базується на принципі презумованої вини, якщо ним не буде доведено, що він і його службовці або агенти вжили всіх можливих заходів, щоб уникнути збитків, які є результатом втрати або ушкодження вантажу, а також затримки у його поставці. Ця загальна презумпція спричинює обов'язок забезпечити докази саме перевізника та всіх осіб, які брали участь, і певні зобов'язання з доставки вантажу неушкодженим, у повному обсязі і в певний термін.

З буквального аналізу ч. 1 ст. 5 Гамбурзьких правил випливає, що перевізник відповідає за завданий збиток, коли вантаж перебував у його управлінні. При цьому не встановлено положення про володіння таким

<sup>7</sup> Кодекс Торговельного мореплавства України: Закон України від 23 травня 1995 р. № 176/95-ВР <<https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/176/95-%D0%B2%D1%80#Text>> (дата звернення: 10.04.2022).

<sup>8</sup> Цивільний кодекс України: Закон України від 16 січня 2003 р. № 435-IV <<https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/435-15#Text>> (дата звернення: 10.04.2022).

<sup>9</sup> Г Самойленко, ‘Договір перевезення вантажів у внутрішньому водному сполученні’ (автореф дис канд юрид наук, 2003) 20.

<sup>10</sup> Консульський статут України, затверджений Указом Президента України від 2 квітня 1994 р. № 127/94 <<https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/127/94#Text>> (дата звернення: 10.04.2022).

<sup>11</sup> Конвенція Організації Об'єднаних Націй про морське перевезення вантажів 1978 року (Гамбурзькі правила) від 31 березня 1978 р. <[https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995\\_391#Text](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_391#Text)> (дата звернення: 10.04.2022).

<sup>12</sup> Про міжнародне приватне право: Закон України від 23 червня 2005 р. № 2709-IV <<https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2709-15#Text>> (дата звернення: 10.04.2022).

майном, тобто це положення надає можливість конкретизувати, що згідно з цивільним законодавством України цей договір може кваліфікуватися як договір перевезення (глава 64 ЦК України), так і договір транспортного експедирування (глава 65 ЦК України). В останньому випадку можна говорити про те, що експедитор може лише організовувати транспортне перевезення, для чого буде укладати договори транспортування із безпосередніми перевізниками, але він розцінюватиметься як відповідальний перед власником за вантаж, якщо інше не буде обумовлене у договорі. Тому варто поняття “перевізник” сприймати як у вузькому, так і в широкому значенні щодо всіх осіб, які були задіяні в перевезенні, включаючи капітана морського судна. Така позиція, як правило, зумовлена договірними правовідносинами, відповідно до яких позов до експедитора і його задоволення судом у подальшому породжуватиме регресні позови до безпосереднього перевізника, а потім і до капітана морського судна. Тому останній як безпосередній перевізник має право звернутися до консула за вчиненням морського протесту.

Конструктивно-критично сприймаючи позицію інших фахівців, які пропонують надавати можливість подавати заяву консулу про морський протест, зокрема, що впливає із широкого сприйняття поняття “перевізник”, слід зробити застереження, що капітан морського судна замінений може бути лише на іншого безпосереднього учасника перевезення, а не на інших осіб. Таке положення продиктовано подвійною роллю капітана як відповідальної і керуючої процесом перевезення особи, що володіє повним обсягом інформації про маршрут, вантаж, стан судна тощо, а також є безпосереднім учасником відповідних подій. Саме тому у чинному законодавстві капітан морського судна має подавати заяву про морський протест і його опитують у першу чергу. Замінити капітана у цій ролі може тільки його заступник, якщо він володіє таким самим обсягом інформації та брав безпосередню участь у транспортному перевезенні, ухвалював рішення тощо, а не був лише стороннім спостерігачем.

Водночас при перевезенні живих тварин перевізник не несе відповідальності за втрату, ушкодження або затримку у випадку, який є результатом будь-яких особливих ризиків, властивих цьому виду перевезення (ч. 5 ст. 5 Конвенції ООН про морські перевезення вантажів). Але без конкретизації цих умов і в цій же нормі до обов’язків перевізника віднесено доведення, що він виконав спеціальні інструкції відносно тварин, надані йому вантажовідправником, і що за цих обставин втрата, ушкодження або затримка у здачі могли б бути віднесені до таких ризиків. У цій частині статті Конвенції, на нашу думку, закладена колізія щодо відповідальності перевізника, яку слід було б сприймати як звільнення перевізника від обов’язку доведення, оскільки презумпція першого положення зазначеної норми вказує, що він не несе відповідальності; або

варто вирішувати особливим шляхом, а саме: при складанні морського протесту.

В останньому положенні цієї норми діяльність, уповноважених на вчинення морського протесту осіб, має зводитися до фіксування спеціального об'єкта – живих тварин, виконання капітаном і членами його команди спеціальних інструкцій щодо них. Отже, факт перебування на судні живих тварин і відповідні інструкції про поводження з ними мають бути: підтверджені письмово як істотні умови договору перевезення, пред'явлені консулу і відображені в морському протесті. Важливого правового значення в такому випадку набувають й умови про особливі ризики, властиві цьому перевезенню, оскільки, як загальновідомо, деякі тварини дуже погано переносять спеку. Тому їх не можна транспортувати морем влітку і в тих місцях, де є високі температури, а також у хитавицю на морі, під час сильного шторму тощо. Це зумовлює особливі вимоги до вибору експедитором транспортного засобу, а також транспортного маршруту, якщо йдеться про морські перевезення, а також свідчить про неможливість перекладання всієї відповідальності за життя і здоров'я тварин на капітана морського судна.

Крім того, в останньому положенні цієї норми констатується: '<...> якщо немає доказів того, що цілком або частково це сталося з вини перевізника, його службовців або агентів'<sup>13</sup>. Отже, потенційно можливим є випадок, коли акт про морський протест буде суперечити іншим доказам, які свідчатимуть про загибель тварин від невиконання спеціальних інструкцій щодо них, наприклад, невчасне або неналежне їх годування чи годування продуктами неналежної якості тощо.

З наведеного виникає риторичне запитання: а чи повинен у такому разі консул вчиняти нотаріальну дію і видавати відповідний акт про морський протест капітану морського судна, коли причини смерті тварин не встановлені, чи має відмовляти у вчиненні нотаріальної дії, оскільки вона не набуває статусу безспірного доказу? З проаналізованих автором джерел, консульської та нотаріальної практики випадок із транспортуванням тварин морем і вчиненням відповідного морського протесту у разі їх загибелі виявити не вдалося, тому той консул або нотаріус, які зіткнуться з такою ситуацією, повинні будуть діяти як новатори і на власний ризик, оскільки не вчиняти цю нотаріальну дію у них не має законних підстав, а як вчиняти її – не має ніяких рекомендацій.

Більш широко про колізію в процесі доведення та у доказах можна помітити й при аналізі ч. 4 ст. 5 Конвенції ООН про морські перевезення вантажів, де допускається можливість для особи, яка заявляє вимогу, довести, що пожежа виникла з вини перевізника, його службовців або

<sup>13</sup> Конвенція Організації Об'єднаних Націй про морське перевезення вантажів 1978 р. (н 11).

агентів, що свідчить не про абсолютну безспірність морського протесту як потенційного доказу в можливій судовій справі.

Останні тези можна кваліфікувати як такі, що свідчать про можливість виникнення сумніву у наданих капітаном і членами його екіпажу доказах, а також про потенційну можливість відмови консула у вчиненні морського протесту, коли отримані ним відомості суперечать одна одній. Перевіримо цю гіпотезу у контексті правил вчинення цієї нотаріальної дії.

Так, ч. 1 ст. 341 КТМ України передбачено: якщо під час плавання або стоянки судна мала місце подія, яка може бути приводом для пред'явлення судовласнику майнових вимог, капітан для забезпечення доказів для захисту прав і законних інтересів судовласників робить у встановленому порядку заяву про морський протест. З цієї норми випливає, що капітан діє в інтересах судовласника, як ми розуміємо – і перевізника, і експедитора, і фрахтувальника тощо. Але у цій нормі нічого не сказано про те, що подія мала місце, але чи правильно, чи ні на неї відреагував екіпаж і капітан, тут не робиться акцент. Отже, у морському протесті має йтися про події, тобто юридичні обставини, які не залежали від волі капітана та його команди, а також про їхні дії, спрямовані на уникнення негативних наслідків чи зменшення їхнього негативного впливу як на вантаж, так і саме судно.

Крім того, широке поняття “перевізник” має включати не тільки капітана морського судна, а й службовців або агентів перевізника. Питання полягає у тому, що договори про перевезення можуть укладатися наперед, а потім можуть виникати форс-мажорні обставини, які ускладнюють виконання або навіть унеможливають виконання договору у точній відповідності до його умов. Наприклад, війна в Україні негативно позначається і на транспортних перевезеннях, коли українські порти і Чорне море безпідставно та протизаконно перекриваються збройними силами Російської Федерації. Отже, з великою ймовірністю можна припускати, що частина вантажів, маршрут доставки яких пролягав через українські порти, була доставлена із запізненням або за більші кошти, чи навіть не доставлена взагалі. Тому, безумовно, виникне питання щодо відповідальності за спричинені збитки. І, на нашу думку, найпростішою схемою стягнення збитків для власника вантажу є притягнення до відповідальності перевізника згідно з договором, але очевидну вину в порушенні строків поставки з боку перевізника буде встановити практично неможливо. Тому варто розглядати таку ситуацію крізь призму дій перевізника – експедитора на предмет вибору альтернативного маршруту, можливості завчасно реагувати на отримані негативні відомості і змінювати маршрут або спосіб доставки вантажу.

Тому можна погодитися з тими вченими, які порушують питання про застосування морського протесту в сучасних умовах<sup>14</sup>, коли, на наш думку, нібито всі важливі юридичні обставини можна зафіксувати за допомогою технічних засобів, зокрема, звуко-відео запису тощо. Дійсно, варто визнати правове значення морського протесту як традиційного засобу доказування з давніх часів, який мав велике значення для врегулювання спорів щодо подій на морі. Однак і у сучасних правових документах, зокрема, у філіппінських від 1990 р., має місце посилення на необхідність використання морського протесту для забезпечення компетентності й актуалізації деталей, що включені до морського протесту, для полегшення адміністративного розслідування<sup>15</sup>. Тому навіть у сучасних високотехнологічних умовах морський протест має важливе значення при визначенні відповідальності перевізників у випадках транспортування вантажів морськими шляхами.

*Регламентація діяльності консула з вчинення морських протестів: порівняльні аспекти*

Консульська діяльність із вчинення морських протестів безпосередньо регламентується Положенням. І враховуючи з ієрархію нормативних актів, можна було б говорити, що останній нормативний акт має бути конкретним, узгодженим із нормами іноземного права і стати безпосереднім знаряддям праці для всіх українських консулів.

Але в Додатку № 55 до Положення надано лише єдиний зразок Акту про морський протест, отже, він має розцінюватись як універсальний. Тому можна погодитися з українськими авторами, які пропонують наповнити Акт конкретним змістом, а саме: 1) точний опис обставин, за яких сталася пригода; 2) дані про пошкодження машин і судна; 3) дані про пошкодження, псування або загибель вантажу; 4) дані про перевантаження і переміщення вантажу; 5) відомості про проведені на судні виправлення, якщо до моменту заяви морського протесту такі виправлення були зроблені<sup>16</sup>.

Але в іноземних джерелах випадки складання акта про морський протест конкретизовані за ситуаціями, зокрема, у філіппінській правовій системі виділяють такі обставини, коли потрібно подавати акт про морський протест: а) фактична фізична шкода майну на суму більше тисячі песо; б) матеріальна шкода, що впливає на морехідні якості або ефективність судна; в) посадка судна на міліну або затоплення чи пожежа

<sup>14</sup> В Шемонаєв, 'Морський протест під час оформлення загальної аварії як спосіб забезпечення доказів для підтвердження юридичних фактів' (2021) 3 Підприємництво, господарство і право 70–6.

<sup>15</sup> Tanggapan NG Komandante (Office of the Commandant) Punonghimpilan Tanod Baybayin NG Pilipinas (Headquarters Philippine Coast Guard) 139 25th Street, port Area 1018 Manila 17 September 1990 <<https://sites.google.com/a/coastguard.gov.ph/cg8/HOME/pcg-circulars/mc-06-90--marine-protest>> (accessed: 10.04.2022).

<sup>16</sup> Шемонаєв (н 14).



на борту; г) втрата життя; г) нанесення травм, у результаті яких будь-які особи залишаються непрацездатними протягом періоду, що перевищує сімдесят годин, за винятком травм портових робітників, не пов'язаних із пошкодженням суднового обладнання; д) будь-яке відхилення від курсу або затримки, що не залежало від капітана; е) будь-яке істотне порушення умов чартеру, скоєне будь-якою стороною, крім екіпажу судна, як відказ від завантаження, неправомірна затримка завантаження, завантаження неналежного вантажу, відмова від оплати зборів за вивантаження, відмова прийняти коносамент у формі, підписаній капітаном; є) відмова вантажоодержувача прийняти вантаж або не розвантажувати його або оплатити фрахт відповідно до умовам чартерної накладної; ж) прихід судна у стані технічної непридатності; з) надати додаткову інформацію, що відноситься до пригоди або обставин, які можуть викликати або могли викликати підозру в недбалості або некомпетентності капітана або екіпажу<sup>17</sup>.

Існують й інші підходи до визначення змісту та підстав вчинення морського протесту, а саме: Лист протесту у зв'язку з вантажем у поганому або пошкодженому стані; вантаж був пошкоджений під час або після розвантаження; спірна кількість вантажу (невідповідність судових і берегових показників); кількість вантажу невідома через неможливість перевірки; бункерування – погана якість масла; забруднення нафтою під час бункерування/перекачування нафти<sup>18</sup>.

Наведені положення свідчать про необхідність адаптації діяльності консулів України із вчинення морських протестів до вимог акредитуючої держави, що має позначатися і на загальних правилах із вчинення морських протестів в іноземних країнах.

Отже, між наведеними в іноземних джерелах відомостями існує кардинальна відмінність, яка, на нашу думку, стосується випадків на морі щодо життя і здоров'я як членів екіпажу, так і інших осіб, а також можливості пов'язати травми, отримані портовими робітниками з вантажними перевезеннями.

Для української правової системи ці питання так само важливі і ми мусимо виробити власні підходи до обмеженого або найбільш широкого спектру вчинення морських протестів, особливо, коли вони стосуються перебування українських судів в іноземних територіальних водах, а також в іноземних портах і відкритому морі.

Так, із наведеної раніше ієрархії нормативних актів мав би впливати й інший висновок, що у ст. 347 КТМ України регламентована можливість вчинення консульськими представниками іноземних держав в Україні

<sup>17</sup> Tanggapan NG Komandante (Office of the Commandant) Punonghimpilan Tanod Baybayin NG Pilipinas (Headquarters Philippine Coast Guard) (n 15).

<sup>18</sup> Sea Protests <[https://www.pfri.uniri.hr/bopri/documents/27\\_LettersofProtest\\_000.pdf](https://www.pfri.uniri.hr/bopri/documents/27_LettersofProtest_000.pdf)> (accessed: 10.04.2022).

морських протестів на умовах взаємності. Отже, ця умова мала б бути конкретизована в Положенні щодо всіх країн, в яких перебувають українські консули і де вони уповноважені на вчинення морських протестів та за яких обставин або мають місце застереження щодо неможливості вчинення ними цієї нотаріальної дії. Тобто має існувати перелік країн, де до повноважень консулів належить вчинення морського протесту й акт про морський протест стає допустимим засобом доказування. Але залишається відкритим питання про адаптування процедури вчинення морських протестів до вимог країни перебування консулів, яке до останнього часу залишається не врегульованим. Наприклад, чи повинен консул вчиняти морський протест у країні, яка не розцінюється як морська держава? Цілком очевидно, що такі дії можуть вчинятися у тих країнах, в яких існують порти, де приймаються морські судна. При цьому деякі країни не межують із морем, але на їхніх територіях можуть протікати річки, до яких входять морські судна для розвантаження. Отже, це положення може диктувати необхідність вчинення у таких країнах морських протестів, незважаючи на те, чи є така держава морською.

Крім того, вважаємо, що принцип взаємності має передбачати не тільки можливість нотаріусів і консулів вчиняти морські протести, а й узгодження певних процедур з уповноваженими органами відповідної країни. На перший погляд здається, що консул України вчиняє морський протест на підставі заяви капітана морського судна, що плаває під прапором України, тому однозначно має застосовуватися законодавство України. Але, на нашу думку, варто такі питання узгоджувати між державами й у двосторонніх або багатосторонніх договорах про правничу допомогу або у консульських двосторонніх конвенціях. Наприклад, у Консульській конвенції між Україною і Республікою Польща<sup>19</sup> (Конвенцію ратифіковано Постановою Верховної Ради України від 14 липня 1993 р. № 3380-ХІІ) нічого не сказано про морський протест, хоча обидві держави є морськими, а говориться лише у п. 7 ст. 29 про можливість консульської посадової особи здійснювати інші дії, що відносяться до функцій консульської посадової особи, у випадках, коли вони не суперечать законам держави перебування. Тобто у конвенціях мають бути однозначно передбачені застереження, які нотаріальні дії консул вчиняти не може. Також мають узгоджуватись зміст консульських дій і порядок вчинення консулом морських протестів, оскільки, як свідчить іноземний досвід, акт про морський протест може подаватися й уповноваженим посадовим особам країни перебування консула. Це питання дуже важливе, оскільки морський протест має слугувати безспірним доказом подій, які мали місце та дій капітана і його команди, тому й форма і зміст акта про морський протест

<sup>19</sup> Консульська конвенція між Україною і Республікою Польщею від 8 вересня 1991 р. <[https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/616\\_008#Text](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/616_008#Text)> (дата звернення: 10.04.2022).

може складатися не відповідно до законодавства України, а відповідно до норм міжнародного права та/або права країни, де розглядатимуться відповідні події та дії. Зокрема, з аналізу іноземних джерел можна зробити найпершу відмінність між морським протестом, що вчиняється українським консулом, та іноземними уповноваженими особами, яка полягає у тому, що в іноземних джерелах визначають:

Нота протесту (*NoP*) – це заява капітана корабля під присягою. Вона охоплює обставини, які не залежать від капітана, які можуть спричинити втрату або пошкодження судна чи вантажу або спричинити виїзд капітана з небезпечного порту, що може призвести до відповідальності власників за судовими позовами іншої сторони<sup>20</sup>.

Отже, кардинальна відмінність між актом і нотою полягає у формі та змісті ноти, а також подальшій відповідальності капітана й інших членів команди за надання завідомо неправдивих відомостей. У такому разі можна констатувати статус капітана аналогічним статусу свідка, але це положення стосується тих країн, де надана присяга матиме юридичне значення. Так, українські консули, як, до речі, й нотаріуси, не можуть приводити до присяги капітана та членів екіпажу судна, а також попереджати їх про кримінальну відповідальність, оскільки в Кримінальному кодексі України<sup>21</sup> не існує відповідальності за порушення даної нотаріусу присяги або будь-яких відомостей, даних нотаріусу або консулу.

Останнє положення кардинально відрізняє морський протест, учинений українським консулом, від аналогічного протесту, учиненого уповноваженою особою іноземної країни, оскільки їх доказове значення буде істотно відрізнитися і на цій підставі їх може не братися до уваги посадова особа країни перебування консула, де передбачаються істотні відмінності від українського законодавства у вимогах до акта про морський протест. Зокрема, чим відрізняється лист про морський протест від акта про морський протест? Очевидно, що лист про морський протест – це особисте звернення капітана або іншої уповноваженої особи до особи, яка має право вимоги до перевізника, але таке звернення важко визнати поняттям “акт про морський протест”. Тому питання про правові властивості акта про морський протест, що вчиняється консулами України в іноземних країнах, має бути вирішене на користь надання таким протестам, статусу, який має відповідати праву країни перебування консула.

При цьому автор вважає, що випадки смерті або ушкодження здоров'я капітана чи членів суднової команди й інших осіб не повинні фік-

<sup>20</sup> Shilavadra Bhattacharjee, ‘What is Note of Protest (NoP) On Ships?’ (22.12.2021) <<https://www.marineinsight.com/guidelines/note-of-protest-nop-on-ships>> (accessed: 10.04.2022).

<sup>21</sup> Кримінальний кодекс України: Закон України від 5 квітня 2001 р. № 2341-III <<https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2341-14#Text>> (дата звернення: 10.04.2022).

суватися в актах про морські протести, що вчиняються українськими нотаріусами, оскільки такі випадки мають не цивільно-правовий або господарський, а кримінальний контекст. Тому розслідуванням таких випадків має займатися кримінальна поліція, для якої акт про морський протест не повинен мати визначального значення як доказ, оскільки саме вони мають допитувати свідків безпосередньо. Це можна пояснити тим фактором, що розслідування кримінальних злочинів і відповідний допит свідка слідчим істотно відрізнятиметься від опитування нотаріусом або консулом, які не мають спеціальної підготовки для проведення допиту. Додатково робимо акцент на тому, що свідок згідно з українським законодавством не нестиме відповідальність за дачу неправдивих показань консулу або нотаріусу.

Отже, виникає парадокс, що українські консули уповноважені державою на вчинення морських протестів відповідно до законодавства України і капітани морських суден мають право вимагати їх вчинення на території іноземних держав, але правове значення таких морських протестів істотно відрізнятиметься за правовим значенням від тих, які вчиняються “місцевими” посадовими особами. Зокрема, смерть на борту судна може бути наслідком не тільки подій на морі, а й кримінального правопорушення з боку членів екіпажу. Останні можуть намагатися приховати події злочину і тому такі випадки, на нашу думку, не повинні розслідуватися консулами, а мають передаватися до юрисдикції слідчих органів з урахуванням місцезнаходження судна, наприклад, якщо це мало місце в іноземному порту. Тому такі події мають належати до юрисдикції органів місцевої влади, порту приписки судна, якщо подія відбулася на судні, що перебувало у морі або до юрисдикції порту, де було судно під час виникнення такого факту. Особливо це питання актуальне для української правової системи, де повноваженнями з розслідування різних видів злочинів наділені певні державні органи чи посадові особи.

Водночас, з огляду на функції консульської посадової особи, вона має приймати будь-який протест від капітана морського судна, щоб зафіксувати наведені в такій заяві відомості про юридичні факти. Наприклад, потенційно можливими можуть бути морські протести, викликані певними подіями, ситуаціями на морі з боку громадських організацій, які можуть скористатися своїм правом на протест, зокрема, у зв'язку із забрудненням моря тощо. У контексті права на протест на морі і безпеки судноплавства вже існує ґрунтовне дисертаційне дослідження<sup>22</sup>, але в ньому відсутній висновок про можливість відображення в акті про морський протест подій, які були пов'язані зі стихіями на морі, що завдало шкоди вантажоперевезенням. На нашу думку, якщо протест на морі з боку будь-яких активістів організацій, які займаються питаннями еко-

<sup>22</sup> Wichmann (n 1).

логії, охороною морського середовища, призвів до зменшення ходу транспортного судна або зміни ним маршруту з метою уникнення зіткнення судів, так само може слугувати підставою для морського протесту, оскільки капітан морського судна повинен намагатися уникнути зіткнення, пошкодження судна і вантажу та загибелі людей на морі. Тому виявлення навіть “благих” намірів протестувальників на морі не повинні перешкоджати комерційній діяльності і транспортним перевезенням вантажів, які здійснюються на законних підставах.

Щодо диференціації випадків учинення морських протестів, які в іноземних державах мають оформлюватися спеціальними документами, то лист протесту варто сприймати в Україні як претензійну роботу юристів, яка полягає у можливості контрагентів обмінюватися листами (претензіями), заперечувати власну провину у завданні шкоди. Тому такий обмін листами не можна прирівнювати до вчинення морського протесту консулами або іншими уповноваженими особами, хоча й відповідні листи можуть використовуватись як докази в господарських та арбітражних судах.

Водночас вважаємо нині не зовсім виправданим положення законодавства, коли події у порту визнаються такими, що можуть слугувати підставою для вчинення морського протесту. На нашу думку, сучасні технічні пристрої можуть забезпечувати надійне фіксування всіх важливих подій у портах, включаючи завантаження і розвантаження нафти тощо. Так само можна зафіксувати й час завантаження, кількість і якість упаковки вантажу і, відповідно, час розвантаження та відповідні показники товарів. Одночасно варто зауважити, що останнє положення не може розцінюватися, як підстава для того, щоб консулу відмовляти у вчиненні морського протесту, коли певна подія сталася в порту, оскільки капітани морських суден можуть і не отримати копії портових відеозаписів, тому вони можуть залишитися без забезпечених доказів і акт про морський протест може бути єдиним та якісним доказом відсутності вини капітана і членів його команди у пошкодженні товарів.

Якщо будуть у наявності звуко-, відеозаписи, які можуть слугувати доказами дій капітана судна та його команди, то в такому випадку, на нашу думку, можна зробити й виняток із загального правила і надавати право на подання заяви про морський протест, що базується на відеоматеріалах, і власнику судна або його агентам, а також фрахтувальнику судна. У такому разі специфіка морського протесту буде істотно змінена, оскільки пояснення капітана і членів його команди можуть бути доповнені чи частково або повною мірою замінені на відеоматеріали.

Вважаємо також важливим, щоб консули мали можливість пересвідчитися в місцезнаходженні вантажу (на палубі або в трюмах) і перевірити відповідну інформацію у коносаменті (ст. 9 Гамбурзьких правил), наявності або відсутності пломб на трюмах, а також могли бути присут-

німи при проведенні сюрвейерського (експертного) огляду, що може допомогти забезпечити об'єктивність відповідних доказів.

Крім того, висновок експерта може суперечити акту про морський протест, тому цей факт має бути з'ясований у капітана морського судна на момент вчинення цієї нотаріальної дії. Останнє положення важливе для консулів, оскільки складений ними акт про морський протест потенційно може бути оскаржений до суду і може стати підставою для його відповідальності, оскільки морські вантажні перевезення є коштовними і питання про відповідальність конкретної особи не завжди очевидна. Тому потрібно зробити нотаріальне провадження із вчинення морського протесту безспірним, конкретним і таким, щоб воно використовувалося у практичній діяльності перевізників та інших осіб. Тому має бути зосереджена увага на випадках, коли консули повинні відмовити у видачі акта про морський протест, зокрема, якщо пояснення членів екіпажу різняться, а такі пояснення можуть бути зафіксовані за допомогою технічних засобів тощо. Тому варто у законодавстві про нотаріат, а також і в Положенні передбачити фіксування опитування або допиту членів екіпажу та капітана за допомогою технічних засобів. Слід сформулювати вичерпний перелік документів, які мають надаватися консулу при вчиненні цієї нотаріальної дії, а у разі їх відсутності має бути зафіксований факт звернення капітана і причини відкладення вчинення цієї нотаріальної дії або відмови у її вчиненні.

Існує певний елемент у закордонних морських протестах, що стосується дій власника судна, який може ініціювати і зобов'язати капітана діяти певним чином. Тому такий рядок у морському протесті, про який ідеться в іноземних джерелах, вважаємо важливим і необхідним елементом акта про морський протест. Очевидно, що капітан морського судна може стверджувати, що він діяв відповідно до злочинного наказу, але таке посилання не може слугувати підставою для звільнення його від відповідальності, оскільки розбіжність у наданих йому інструкціях і реальних діях може стати підставою для збільшення або зменшення відповідальності саме капітана морського судна. Звідси, на нашу думку, бере витoki широкий термін "перевізник", до якого можна включати й судовласника і капітана морського судна. У зв'язку з цим не зайвим для морського протесту, що вчиняється українськими консулами, буде уточнення питання про те, які настанови капітан отримав від власника судна і чи він їх дотримувався у своїх діях чи діяв за власним досвідом чи іншими обов'язковими для нього приписами.

Важливими є також положення іноземних спеціальних форм документів, що стосуються втрати або пошкодження вантажу, а саме: вимагається заповнювати і спеціальний додаток із відомостями про транспортну компанію, до якої належить судно. Це правильний крок, який

дасть змогу встановити контакт із заінтересованими особами, з'ясувати ті настанови або інструкції, які отримував капітан безпосередньо від власника судна, а також передати один примірник акта про морський протест саме судновласнику.

Тому формулюючи мету вчинення консулом морського протесту в сучасних умовах, можна поставити на перше місце такий елемент, як забезпечення доказів тих юридичних обставин, які мали місце під час завантаження чи розвантаження судна в портах, а також під час його слідування за встановленим маршрутом. Ці юридичні обставини можуть стосуватися подій, які не залежали від перевізника і безпосередньо капітана судна та його команди, а також настанов власника судна і безпосередніх дій капітана і всієї команди щодо запобігання шкоди та мінімізації втрат від зовнішніх факторів.

Якщо ж уважно проаналізувати ч. 7 ст. 5 Гамбурзьких правил, то до морського протесту має увійти й питання про те, наскільки можна звинувачувати капітана морського судна та його команду в тому, що їхні дії призвели до виникнення небезпеки втрати, ушкодження або затримки у здачі вантажу. Вважаємо, що така умова стосується не тільки і не стільки шторму на морі, скільки в обранні безпечного маршруту, наприклад, щодо уникнення районів, де є істотна небезпека захоплення судна морськими піратами. На жаль, і такі явища досі існують у морських транспортних перевезеннях. Доволі часто капітанів попереджають про небезпечні шторми і частина із них перечікує у безпечних портах таку небезпеку, а частина бере на себе відповідальність і продовжує рух, щоб отримати більшу вигоду для себе і судновласників. У таких випадках складно знімати відповідальність із перевізника і безпосередньо капітана.

Тому іноді варто дивитися на витоки тієї небезпеки, з якою зіткнулося судно і його екіпаж. Але встановити провину капітана та членів його екіпажу в завданій шкоді та відокремити її від форс-мажорних обставин, від вини виробника судна чи його обладнання або тих суб'єктів, які проводили технічне обслуговування судна, на практиці буває дуже складно. Тому судновласникам і капітану судна варто забезпечувати відеоспостереження на судні, яке дасть змогу фіксувати дії капітана та його команди і, цілком можливо, відокремити випадки пошкодження тросів, що кріплять вантаж. Саме в такому випадку капітан зможе довести, що завдана шкода або певний розмір збитків не обумовлені провиною з його боку.

У зв'язку з наведеним вважаємо доцільним на законодавчому рівні закріпити положення про те, що у разі наявності у порту чи на судні камер відеоспостереження необхідно до акта про морський протест додавати відтворений технічний запис такого відеоспостереження. При цьому слід вважати таку умову обов'язковою і такою, що є істотною, і такою, що перешкоджатиме в подальшому посилатися на відповідні відеона-

теріали як докази, що можуть бути пред'явлені суду. Таку думку можна додатково обґрунтувати тим положенням, що акт про морський протест має бути вчинений у скорочений термін. Отже, встановлений у законодавстві 24 годинний термін, з моменту прибуття судна у порт, вчинення морського протесту може бути ускладненим і призвести до фальсифікації відеозаписів, що здійснювалися на судні. Але щоб фальсифікацій не відбулося, такі відео та звукозаписи мають здійснюватися приладами, до яких капітан і члени його команди не повинні мати доступу, що має нагадувати чорну скриньку на літаках. Очевидно, що для них має виготовлятися копія таких записів через їх відтворення, що дасть змогу не тільки передавати її консулам, а й в інших умовах проаналізувати власнику судна грамотність дій капітана та членів екіпажу, злагодженість їхніх дій, час виконання наказів капітана, врахування вимог судовласника, дисципліну на судні тощо.

Якщо сьогодні подивитися на величезні судна, які транспортують контейнери, нафту, газ тощо, то може скластися враження, що вони мають управлятися новітніми комп'ютерами, які здатні прорахувати курс судна до одного метра, але ні, такими суднами управляють капітани. Дійсно, таке управління здійснюється за допомогою сучасних навігаційних приладів, але відповідальність за перевезення вантажу несуть конкретні люди.

Очевидно, що незабаром з'являться не тільки програми, які здатні будуть самостійно управляти суднами, а й нові способи визначення відповідальності за завдані збитки. Так, у багатьох країнах світу вже працюють над автомобілями, автобусами, потягами, які будуть керуватися за допомогою програмного забезпечення. Тому можна з упевненістю прогнозувати, що відповідне технічне переобладнання очікує й морські транспортні перевезення. Але такий крок потребуватиме нової системи страхування відповідальності, оскільки звернутися з позовом до комп'ютера неможливо. У такому разі і перевізник буде сприйматися не тільки і не стільки як власник судна, скільки виробник програми та особа, яка її використовує для прокладання маршруту транспортного перевезення з найбільшим економічним ефектом.

У такому випадку можна буде забути про морський протест, а необхідно буде перевіряти оснащення судна певним електронним обладнанням, його належну роботу та зовнішні фактори, тих "суб'єктів", які управляли судном в електронному режимі, як це сьогодні відбувається з літаками, коли їм прокладають маршрут слідування від одного аеропорту до іншого.

Ось у такому випадку, коли управління морським судном відбуватиметься в електронному режимі, морський протест у звичному для нас сприйнятті як нотаріальна дія, вчинювана консулами або нотаріусами, зникне. А доти навіть впровадження відеоспостереження, на нашу дум-



ку, не може розцінюватись як достатня підстава для припинення вчинення цієї нотаріальної дії, оскільки, як свідчить практика, іноді прилади мають властивість виходити з ладу або пошкоджуватися людьми. Тому в деяких джерелах можна помітити певний скепсис щодо морського протесту як засобу доказування, оскільки існують електронні засоби зв'язку, які здатні миттєво з'єднати вас із будь-якою точкою світу. Утім, надсучасні високотехнологічні пристрої здатні виходити з ладу і чим складніше техніка, тим складніше її полагодити.

Якщо ж ми говоримо про електронні пристрої, програмне забезпечення тощо, то з'явився новий вид злочинності – кіберзлочинність, яка демонструє власні “здібності” через злам банківських систем, урядових порталів тощо. Злочинці навіть шантажують власників, вимагаючи значні суми коштів для того, щоб їх обладнання запрацювало в нормальному режимі. При цьому процес удосконалення систем захисту обладнання не призводить поки що до абсолютних гарантій... Тому шлях до абсолютного електронного управління життєдіяльністю суспільства має певні застереження щодо потенційної можливості захоплення важелів такого управління шахраями, тоді люди можуть стати заручниками такої ситуації і прорахувати та передбачити, а також застерегти негативні наслідки стане дуже складно... Якщо ж людина буде замінена штучним інтелектом, який буде “розумніший” від творця, який його створив, то наслідки так само можуть бути неочікуваними.

Тому залишається відкритим вже майже філософське запитання: а чи може людство довіряти своє життя штучному інтелекту і чи не здатен він “виявити” власний інтерес, який буде відмінним від інтересів людей?.. Все ж таки його створюють люди і їм людські слабкості властиві, то чи не доцільніше залишити управління власним життям собі?..

Однозначних відповідей на це запитання не існує, але існує конкретний обов'язок за законодавством України консулів вчиняти морський протест за заявою капітана. Отже, його необхідно виконувати на високому професійному рівні, і в цьому випадку теоретичні дослідження мають бути підставою для подальшого законодавчого удосконалення процедури вчинення морського протесту консулом. І в такому разі дискусії мають спрямовуватися на вироблення оптимальних способів і корисних гіпотез для поліпшення якості такого регламентування, зокрема, завдяки впровадженню найліпшого іноземного досвіду, а також наповнення конкретними умовами принципу взаємності, що регламентований у ст. 347 КТМ України.

Висновки. Морський протест до останнього часу в багатьох країнах світу визнається дієвим способом реагування на ті проблемні ситуації, які виникають на морі під час транспортних перевезень або в портах під час завантаження або розвантаження, що мають фіксуватися консула-

ми та нотаріусами за заявою капітана судна. Однак варто визнати різні підходи в різних країнах до фіксування тих випадків, які мали місце під час перевезень і призвели до втрати, пошкодження або невчасної доставки багажу. Правовим базисом для вчинення морських протестів можна визнати Гамбурзькі правила, які не завжди надають можливість однозначно сформулювати сутність морського протесту, передумови та умови його вчинення в конкретній правовій ситуації, а також лише в загальних рисах визначають поняття “перевізник” та інших суб’єктів, права та інтереси яких задіяні в морських транспортних перевезеннях.

Зокрема, важливим, але не належно відображеним у зразку Акта про морський протест (додаток № 55 до Положення) положення про перевезення морським транспортом живих тварин, розташування вантажу на палубі або у трюмі, що має певним чином фіксуватися консулом у акті про морський протест, але у передбачених для надання консулу документах такі відомості не фіксуються. Отже, варто визнати наведений перелік недостатнім. Не узгоджена діяльність консулів й із сюрвейерським (експертним) оглядом тощо.

Якщо не регламентувати і не конкретизувати, на підставі Гамбурзьких правил, широке поняття “перевізник”, то важко встановити, хто крім капітана впливав на маршрут слідування судна, хто є власником судна, хто фрахтував судно і надавав капітану настанови (накази) тощо, а ці обставини також могли вплинути на виникнення форс-мажорних обставин, пошкодження вантажу або загибелі тварин на кораблі.

Стосовно порівняння сучасних вимог до вчинення морського протесту в Україні з іноземним досвідом, то варто визнати доцільність визнання консула тим суб’єктом, який має право допитувати свідків, капітана, і членів його команди під присягою, оскільки відсутність такої умови знецінює відповідний акт як доказ у багатьох країнах світу, де він використовується з обов’язковим складанням присяги та під застереженням про кримінальну відповідальність за дачу завідомо неправдивих показань. Для цього пропонується внести відповідні доповнення до Кримінального кодексу України, Консульського статуту та Положення.

Отже, враховуючи принцип взаємності, що регламентований у ст. 347 КТМ України, можливість вчинення консульськими представниками іноземних держав морських протестів в Україні залежить від дозволу в цих країнах вчиняти відповідні нотаріальні акти українським консулам на їхній території. Отже, має існувати перелік країн, де до повноважень консулів України належатиме вчинення морського протесту й акт про морський протест стає допустимим як засіб доказування. Вважаємо, що це положення має бути істотною умовою договорів про правничу допомогу між Україною та іноземними країнами, які не тільки належать до

морських держав, а й мають на своїй території порти, до яких заходять морські судна для завантаження чи розвантаження.

Крім того, в багатьох країнах акт про морський протест виготовляється не тільки і не стільки для капітана морського судна, скільки для органів державної або місцевої влади, а також інших заінтересованих осіб. У зв'язку з цим необхідно визначати, до кого такий акт має бути спрямований і консул має право виготовляти такий акт у необхідній кількості примірників і передавати їх зацікавленим особам, як мінімум, судновласнику та/або фрахтувальнику.

Крім того, з аналізу спеціальних форм документів, які використовуються в іноземних країнах для виготовлення акта про морський протест, наприклад, у разі пошкодження вантажу, його нестачі тощо, такий досвід варто використовувати для регламентації цієї нотаріальної дії в українському законодавстві. Зокрема, такі форми документів будуть корисними в діяльності консулів, які акредитовані в таких країнах, що дасть змогу адаптувати український акт про морський протест до сприйняття його як належного акта – доказу в цій країні. Водночас перелік назв відповідних форм документів і питань із них може сприяти удосконаленню української форми акта про морський протест, якщо до цього додати опитувальник і поставлені в ньому запитання, на які капітан морського судна та члени його екіпажу обов'язково мають дати відповіді.

Незважаючи на той скепсис, який висловлюється щодо такої нотаріальної дії, як вчинення морського протесту, варто працювати над його удосконаленням хоча б тому, що його вчинення гарантується законодавством України і в окремих країнах його вимагають як обов'язковий доказ для розслідування подій на морі або в порту. У зв'язку з цим вважаємо необхідним включення до акта про морський протест не тільки застарілих засобів доказування, таких як судновий журнал і пояснення капітана та членів його команди, а й сучасних – звуковідеоматеріали, що мають місце на кораблі. Це дасть змогу зробити акт про морський протест більш сучасним та об'єктивним, а також попередить випадки фальсифікації відеозаписів, оскільки акт про морський протест, як правило, зобов'язують вчиняти протягом 24 годин із моменту входу судна у порт.

## REFERENCES

### Bibliography

#### *Edited books*

1. Fursa S Ya, Fursa Ye I, 'Vchynennia morskykh protestiv' v *Teoriia notarialnoho protsesu* (Fursa S red, Alerta 2012) (in Ukrainian).

*Journal articles*

2. Dobrovolskyi V, 'Mizhnarodni morski torhovelni perevezennia: naukovyi analiz istorii yikh pravovoho rehuliuвання ta neobkhidnist yoho unifikatsii nyini' (2021) 1 Chasopys Kyivskoho universytetu prava 201–7 (in Ukrainian).
3. Shemonaiev V, 'Morskyi protest pid chas oformlennia zahalnoi avarii yak sposib zabezpechennia dokaziv dlia pidtverdzhennia yurydychnykh faktiv' (2021) 3 Pid-ryemnytstvo, hospodarstvo i pravo 70–6 (in Ukrainian).

*Theses*

4. Wichmann W A, 'An analysis of protests carried out by ships (PCS): should PCS be regulated by a new IMO instrument?' (Dissertation, World Maritime University, Malmö, Sweden 2012) <[https://commons.wmu.se/cgi/viewcontent.cgi?article=1024&context=all\\_dissertations](https://commons.wmu.se/cgi/viewcontent.cgi?article=1024&context=all_dissertations)> (accessed: 10.04.2022) (in English).
5. Samoilenko H, 'Dohovir perevezennia vantazhiv u vnutrishnomu vodnomu spoluchenni' (avtoref dys kand yuryd nauk, 2003) (in Ukrainian).
6. Streltsova Ye, 'Dohovir morskoho perevezennia vantazhu (porivnialnyi aspekt)' (avtoref dys kand yuryd nauk, 2002) (in Ukrainian).
7. Spaska M, 'Dohovir morskoho strakhuvannia' (avtoref dys kand yuryd nauk, 2007) (in Ukrainian).

*Websites*

8. Sea Protests <[https://www.pfri.uniri.hr/bopri/documents/27\\_LettersofProtest\\_000.pdf](https://www.pfri.uniri.hr/bopri/documents/27_LettersofProtest_000.pdf)> (accessed: 10.04.2022) (in English).
9. Shilavadra Bhattacharjee, 'What is Note of Protest (NoP) On Ships?' (22.12.2021) <<https://www.marineinsight.com/guidelines/note-of-protest-nop-on-ships>> (accessed: 10.04.2022) (in English).

Yevhen Fursa

CONSULTATION OF MARITIME PROTESTS BY THE CONSUL:  
PURPOSE, MATERIAL AND PROCEDURAL ASPECTS  
(COMPARATIVE LEGAL RESEARCH)

ABSTRACT. The current state of problems in the activities of Ukrainian consuls in notarial proceedings abroad is evidenced by the case law and scientific work of scientists, who are increasingly focusing on in-depth and systematic research to expand the list of notarial acts to be performed by consuls. Therefore, scholars should study not only notarial proceedings on the application, signature or copy of the document, but proceedings related to inheritance, family, business relations, including shipping, but such proceedings require in-depth knowledge of the consuls as material, and procedural law.

The purpose of this scientific article is to formulate hypotheses about the need to improve the activities of consuls to carry out maritime protests both at the level of international law and to improve the relevant national legislation and modern notarial and consular practices. Modern Ukrainian notarial practice has a tendency to implement foreign experience, so we will focus on the comparative nature of the study, which will stimulate discussion of the author's hypotheses not only Ukrainian but also foreign scholars who study similar problems.

This scientific work is an analysis of the material and procedural nature of the consul's notarial proceedings as a maritime protest. Significant steps can now be taken to conduct in-depth analyzes of the origins of problems arising from the conclusion of maritime contracts, their insurance, and consular activities to perform such a notarial act as a maritime protest, which is one way to provide evidence in case of sea freight, force majeure.

We believe that the origins of such problems lie in the substantive legislation of Ukraine and in the procedural, in particular, which regulates the activities of the consul to perform notarial acts, which for a long time remains without significant conceptual improvement.

In the conclusions, the author provides an analysis of different approaches in different countries to record those cases that occurred during transportation and led to the loss, damage or late delivery of luggage. The legal basis for maritime protests can be recognized as the Hamburg Rules, which do not always provide an opportunity to unambiguously shape the essence of maritime protests, preconditions and conditions for its implementation in a particular legal situation, and only generally define the concept of «carrier» and other entities. and interests involved in maritime transport.

It is proposed to improve the form of the Maritime Protest Act, the list of questions to be answered in it, justified the need to coordinate the activities of consuls in maritime protest with surveying (expert) inspection of the vessel.

Based on the principle of reciprocity, which is regulated in Art. 347 of the Code of Merchant Shipping of Ukraine proved that the possibility of consular representatives of foreign states maritime protests in Ukraine depends on the permission in these countries to make appropriate notarial deeds to Ukrainian consuls in their territory.

Therefore, there should be a list of countries where the powers of the consuls of Ukraine will include maritime protest and the act of maritime protest becomes an admissible means of proof. This provision should be an essential condition of legal aid agreements between Ukraine and foreign countries, which not only belong to maritime states, but also have ports on their territory, which are used by seagoing vessels for loading or unloading.

KEYWORDS: merchant shipping; carrier; general accident; losses; expenses; ship; freight; ship captain; act of maritime protest.