

ЮРИДИЧНІ НАУКИ

DOI: <https://doi.org/10.32839/2304-5809/2020-11-87-6>

УДК 347.795.4

Балобанов О.О., Гонсеровська Т.С.
Одеський національний морський університет

ДОГОВІР КРУЇЗУ ЯК ДОГОВІР ТУРИСТИЧНИХ ПОСЛУГ У ПОРІВНЯННІ ІЗ ДОГОВОРОМ МОРЬСЬКОГО ПЕРЕВЕЗЕННЯ ПАСАЖИРІВ

Анотація. Стаття присвячена дослідженню правової природи договорів морського круїзу та морського перевезення пасажирів, правовому регулюванню даних договорів на міжнародному та національному рівнях. Досліджуються права та обов'язки суб'єктів цих договорів, актуальність вивчення даної теми у наш час. Здійснюється співвідношення правової організації договору морського круїзу та договору морського перевезення пасажирів. Досліджуються спільні та відмінні фактори порівняльних договорів. Поруч з цим у статті досліджується майбутні пріоритети розвитку круїзного туризму в Україні. Дослідження проведено на прикладі існуючих українських компаній, що надають послуги круїзного перевезення. Ми розглянули пріоритети та необхідність розвитку круїзного туризму спираючись на ряд важливих чинників. Найголовнішим з яких є зростання попиту населення України саме на послуги круїзного перевезення, як виду відпочинку з ціллю туризму. Даний напрямок розвитку є актуальним та можливим в нашій державі, оскільки Україна має декілька су доходних річок, такі, як Дніпро та інші. Вихід Дніпро до Чорного моря відкриває перспективи створення не тільки створення круїзного туризму на державному рівні але і до співпраці з іншими державами. Данна стаття розглядає такі питання, відношення до договору морського круїзу лише, як до договору про надання туристичних послуг. Наразі думки вчених розбігаються, оскільки спрямованістю цього договору є задоволення потреби у відпочинку споживачем. Скажімо Кодекс Торгового Мореплавання розмежовує договір круїзу та Договір морського перевезення пасажирів. Не можна повністю погодитися з думкою викладеною в КТМ України, оскільки договір круїзу це не просто доставка пасажирів с пункту А в пункт Б, а й надання широкого спектру туристських послуг: харчування, медичне, побутове, розважальне обслуговування. Водний вид транспорту виступає базисним елементом туристичного продукту тому що під час круїзу пасажир не лише транспортується, а й надають певний спектр послуг. Великою проблемою та перешкодою на шляху розвитку цих договорів складає те, що в Україні немає чітко регламентованого законодавства, яке б розмежовувало, впорядковувало круїзні туристичну діяльність. На сьогодні на морські пасажирські перевезення припадає незначна частина всіх перевезень в Україні. Це пов'язано з тим, що такі види транспорту як залізничний, автомобільний або повітряний є більш швидкими, мають розвинену інфраструктуру і здатні в повній мірі задовольнити потреби населення в перевезеннях. Що ж стосується морського транспорту, то морські судна частіше використовуються для виконання туристичних, прогулянкових рейсів, тобто мають так звану круїзну функцію.

Ключові слова: договір морського круїзу, договір морського перевезення пасажирів, морське перевезення пасажирів, організатор круїзу, учасник круїзу, судно, туристичні послуги, пасажир, перевізник, маршрут.

Balobanov Alexander, Honserovskaya Tatiana
Odessa National Maritime University

CRUISE AGREEMENT AS A TRAVEL SERVICES AGREEMENT COMPARED TO A PASSENGER SHIPPING AGREEMENT

Summary. The article is devoted to the study of the legal nature of sea cruise and passenger transportation agreements, the legal regulation of these agreements at the international and national levels. The rights and obligations of the subjects of these agreements, the relevance of the study of this topic in our time are studied. The ratio of the legal organization of the contract of sea cruise and the contract of sea transportation of passengers is carried out. Common and different factors of comparative agreements are investigated. Along with this, the article examines the future priorities for the development of cruise tourism in Ukraine. The study was conducted on the example of existing Ukrainian companies providing cruise services. We considered the priorities and the need to develop cruise tourism based on a number of important factors. The most important of which is the growing demand of the population of Ukraine for cruise services as a type of recreation for tourism. This direction of development is relevant and possible in our country, as Ukraine has several dry rivers, such as the Dnieper and others. The exit of the Dnieper to the Black Sea opens up prospects not only for the creation of cruise tourism at the state level but also for cooperation with other states, as the focus of this agreement is to meet the consumer's need for recreation. For example, the Code of Merchant Shipping distinguishes between a cruise agreement and a contract for the carriage of passengers by sea. It is impossible to completely agree with the opinion expressed in KTM of Ukraine as the cruise contract is not just delivery of passengers from point A to point B, but also rendering of a wide range of thyristic services: food, medical, household, entertaining service product because during the cruise the passenger is not only transported, but also provide a range of services. The major problem and obstacle to the development of these agreements is the fact that in Ukraine there is no clearly regulated legislation that would delimit, regulate cruise tourism activities. Today, sea passenger traffic accounts for a small part of all traffic in Ukraine. This is due to the fact that such modes of transport as rail, road or air are faster, have a developed infrastructure and are able to fully meet the needs of the population in transportation. As for maritime transport, ships are more often used for tourist, cruising, is have a so-called cruise function.

Keywords: sea cruise agreement, sea transfer agreement, sea transportation of passengers, cruise organizer, cruise participant, ship, tourist services, passenger.

Постановка проблеми. відсутність збільшення попиту на надання морських туристичних послуг на території України та серед зарубіжних країн, необхідність вдосконалення туристичного ринку, сучасний розвиток глобального круїзного бізнесу і розширення регіонів його позиціонування, ряд прикладних і науково-теоретичних проблем круїзного туризму вимагає розробки державних пріоритетів у сфері морського круїзного обслуговування українськими портами, довгострокових програм співпраці українських приймаючих турфірм і їх міжнародних партнерів – круїзних операторів. Проблематика даної статті також в відсутності достатньої підтримки з боку держави, неналежному розгляді, як сфери національного туризму для розвитку.

Проблематика теми загострюється тим, що відсутній достатньої уваги розвитку інфра-структури для виведення круїзного туризму на новий рівень розвитку.

Аналіз останніх досліджень. Аналіз стану сучасного круїзного туристичного напрямку, розвитку круїзного бізнесу в Україні, міжнародного морського туризму, ролі портів в прийомі і обслуговуванні круїзних туристів досліджувалися в працях українських і зарубіжних фахівців: О.М. Котлубая, І.О. Голубкової, В.О. Дергачова, С.Г. Нікуліна, Пітера Уайльда, Ю.В. Макогона, Rodrigue J. P., ін. [1–7].

Визначення морського туризму, викладені в роботах таких вчених В. Хунцікером та К. Карпфом та, за допомогою особливостей практики морського туризму, надамо наступне визначення – це визначення має елементи реального, концептуального і номінального опису, визначає суть речей, його вміст, і пояснює напрям і значення цього виду туризму.

Раніше не вирішені питання полягають у наступному:

1. Можливість більшої підтримки з боку держави.
2. Головні аспекти розвитку України, як держави з круїзним туризмом.
3. Перспективи України в круїзній туристичній сфері.
4. Головні причини відсутності розвиненої туристичної сфери.

Цілі статті:

1. Визначити сутність круїзного туризму.
2. дослідження і характеристика основних проблем розвитку ринку круїзних послуг, послуг з надання круїзного туристичного напрямку які вимагають пошуку нових форм розвитку вагомих конкурентних переваг функціонування морсько-господарського комплексу України, у співпраці з провідними країнами в сфері морського круїзного туризму.
3. Виявити нові напрямки розвитку України, як країни з великим потенціалом для виведення круїзного туризму на принципово новий рівень.
4. Аналіз та розгляд круїзного туризму станом на теперішній час.

Виклад основного матеріалу дослідження.

В жодному нормативно-правовому документі України не визначені пріоритети, від яких залежить майбутнє та ефективність розвитку морського круїзного туризму, крім Морської доктрини України [2], а також регіональних програм

розвитку туризму та курортів, на-приклад в Програмі розвитку туристично-рекреаційної галузі Одеської області на 2011–2015 роки [5]. Але, всупереч цьому, Україна має доволі багатий та потужний природно-ресурсний та соціально-економічний потенціал для цієї діяльності, враховуючи той факт, що країна є морською державою і має кордони по Чорному та Азовському морях, а також прямий вихід до Середземного моря. В цій діяльності можуть бути задіяні такі центри мореплавання України як Одеса, Миколаїв, Херсон, Ізмаїл, Іллічівськ, Маріуполь та інші. Нажаль до цього списку з 2014 року не можна додати такі порти як Ялта, Севастополь, Феодосія та інші, розташовані на території півострова Крим з причин нез'ясованості приналежності цих об'єктів до території України.

Першим варіантом майбутнього розвитку морських туристичних круїзів є повне припинення його розвитку та переорієнтація на інші види туристичних подорожей, які є більш цікавими, економічного обґрунтованими для туриста. Наприклад, автобусні тури гастрономічного туризму чи варіації «похмурого» туризму. В період воєнно-політичного конфлікту, який сьогодні відбувається в Україні, жодна круїзна компанія не дозволить заходити в морські порти своїм лайнерам. Така ж ситуація можлива і в період післявоєнного періоду. Україна на сьогоднішній час має проблемну територіально-адміністративну одиницю – Крим, в межах якої знаходяться потужні порти – Ялта, Севастополь, Феодосія, Керч та інші, які не підпорядковуються українській владі, а значить – не можуть розглядатися як об'єкти круїзного туризму. Так, з 20 грудня 2014 року ЄС заборонив компаніям країн ЄС надавати послуги, які напряму пов'язані з туристичною діяльністю в Криму та Севастополі. Суднам, які здійснюють круїзні послуги, заборонено заходити в порти Севастополя, Керчі, Ялти, Феодосії, Євпаторії, Чорноморська та Камиш-Бурун [6].

Останнім часом спостерігається все більший попит населення до договору морського перевезення пасажирів не з точки зору способу досягнення пункту призначення, а способу відпочинку. Саме цій меті призначений договір морського круїзу. Незважаючи на досить ґрунтовні дослідження договору перевезення пасажирів як такого радянськими та вітчизняними правниками, договір морського круїзу лише починає «впроваджуватися» в наукову літературу. Договір морського круїзу регламентується ст.ст. 195-202 КТМ України. За договором морського круїзу одна сторона – організатор круїзу зобов'язується здійснити колективну морську подорож (круїз) за певною програмою і надати учасникам круїзу всі пов'язані з цим послуги (морське перевезення, харчування, побутове та екскурсійне обслуговування тощо), а інша сторона – учасник круїзу зобов'язується сплатити за це встановлену плату [10, с. 485]. Договір морського круїзу є консенсуальним, оплатним, двостороннім.

Що стосується України, крім в'їзного круїзного туризму як окремих напрямків формується організація круїзів за маршрутом «ріка-море», зокрема, по Дніпру з виходом до Чорного моря. Вже функціонують маршрути Київ-Одеса, Київ-

Севастополь-Вілково-Одеса, Київ-Севастополь-Одеса-Тулча (Румунія), Київ-Севастополь-Одеса (які охоплюють і м. Херсон), круїзи по Дунаю.

Особливістю круїзного туризму є таке: транспортний засіб бере безпосередню участь в обслуговуванні туристів під час здійснення круїзу, крім того, цей транспортний засіб виступає не тільки засобом переміщення туристів з однієї точки туристичного маршруту в іншу, а й місцем проживання, харчування, оздоровлення, освіти, отримання розваг туристом. Водний вид транспорту у круїзному туризмі виступає базисним елементом туристичного продукту, тому що під час круїзу туриста не тільки транспортують, а й надають повний спектр додаткових послуг.

Міжнародна асоціація круїзних компаній поєднує 33 туристичні фірми, що спеціалізуються на продажі круїзів. Завдяки спеціальній професійній підготовці турагентів і вмільо проведеної рекламній кампанії вдалося перетворити морські круїзи в класичний вид відпочинку. 95% всіх круїзів продається через туристичні агентства Міжнародної асоціації, причому реалізація даного туристського продукту – на другому місці після продажу авіаквитків [8, с. 32]. Ринок круїзів перебуває в бурхливому розвитку й далекий від насичення.

На даному етапі розвитку морського туризму та морського круїзу в особливості, найбільш розвиненими за кількістю надання таких послуг є Карибський басейн та Балтійське узбережжя.

Договір перевезення пасажирів, особливо ч. 1 коментованої статті Сторонами цього договору виступають перевізник та пасажир.

Пасажирські перевезення за видами сполучення можуть поділятися на:

- внутрішні (каботажні), тобто ті що пов'язують між собою українські порти;
- закордонні (міжнародні), що пов'язують українські і іноземні порти;
- місцеві, що здійснюються суднами портового пасажирського флоту між пунктами, які входять в межи певної адміністративно-територіальної одиниці;
- приміські, що пов'язують портові пункти, які розміщені на певній території, що адміністративно підпорядкована місту (району).

Основним обов'язком перевізника є доставити пасажирів і його каютний багаж в пункт призначення.

Так, перевізник зобов'язаний надати пасажирів вказане в проїзному документі місце на судні. Якщо з вини перевізника пасажир не використовує своє місце згідно проїзного документу (при заміні судна, продажу двох квитків на одне місце тощо), пасажир повинно бути надано за його згодою рівноцінне місце або місце більш високої категорії без здійснення доплати. Перевізник зобов'язаний забезпечити дотримання оголошеного розкладу і заходу судна у вказані пункти і у визначені строки [2, ст. 130].

До Кодексу торговельного мореплавства України внесені положення, що присвячені морському круїзу внесені вперше. В тому числі, вперше на законодавчому рівні до ст. 195 Кодексу визначає поняття договору морського круїзу як договору, за яким організатор круїзу зобов'язується здійснити колективну морську подорож (круїз)

за певною програмою і надати учасникові круїзу всі пов'язані з цим послуги (морське перевезення, харчування, побутове та екскурсійне обслуговування тощо), а інша сторона – учасник круїзу зобов'язується сплатити за це встановлену плату.

Круїзи бувають двох видів:

– туристські, коли тривалість поїздки становить більше 24 годин;

– екскурсійно-прогулянкові, коли тривалість поїздки становить менше 24 годин. Такі рейси здійснюються з метою відпочинку та ознайомлення з історичними та іншими пам'ятками, як правило, між двома портами з заходами та зупинками в них або без заходів і зупинок.

Відповідно до ст. 184 КТМ України, за договором морського перевезення пасажир перевізник зобов'язується перевезти пасажирів і його каютний багаж у пункт призначення, а в разі здачі пасажиром багажу – також доставити 24 12/2018 ЦИВІЛЬНЕ ПРАВО І ПРОЦЕС багаж у пункт призначення і видати його уповноваженій на отримання багажу особі; пасажир повинен сплатити встановлену плату за проїзд, а під час здачі багажу – і плату за провезення багажу. По-перше, назва договору та відповідної статті вказує лише на договір морського перевезення пасажирів, тоді як зі змісту випливає, що мова йде про поняття договору перевезення пасажирів та багажу. По-друге, у змісті поняття додатково закріплюється одне з прав пасажирів перевозити із собою безоплатно ручну поклажу в межах норм, встановлених транспортними кодексами (статутами) (п. 4 ч. 1 ст. 911 ЦК України). У розрізі сказаного варто погодитись із позицією Н.В. Федорченко, яка в узагальненому вигляді під визначенням поняття будь-якого цивільно-правового договору пропонує розуміти встановлення, розпізнання за певними ознаками та закріплення суттєвих властивостей договору [9, с. 100]. Тому вважаємо закріплення в дефініції перевезення пасажирів та багажу одного з прав пасажирів недоречним, воно не відображає суттєві властивості договору. Таким чином, і назва, і законодавче визначення договору морського перевезення пасажирів повинні бути приведені у відповідність до модельної дефініції, закріпленої ст. 910 ЦК України.

Перевезення охоплює час перебування пасажирів та його каютного багажу на судні, час посадки на судно і висадки, а також доставки пасажирів водним шляхом з берега на судно і назад, якщо плата за доставку входить у вартість квитка або якщо судно, що використовується для цього допоміжного перевезення було надано перевізником.

Перевезення іншого багажу, який не є каютним багажем, охоплює час із моменту прийняття його перевізником, службовцем або агентом перевізника на березі або на борту судна до моменту його видачі перевізником, службовцем або агентом перевізника [2].

Деякі вчені розглядають договір круїзу не як договір про надання перевезення пасажирів, а як договір туристичних послуг. Оскільки спрямованістю цього договору є задоволення потреби у відпочинку споживачем. Скажімо Кодекс Торгового Мореплавства розмежовує договір круїзу та Договір морського перевезення пасажирів. Не

можна повністю погодитися з думкою викладачею в КТМ України, оскільки договір круїзу це не просто доставка пасажирів с пункту А в пункт Б, а й надання широкого спектру туристських послуг: харчування, ме-дичне, побутове, розважальне обслуговування. Водний вид транспорту виступає базисним елементом туристичного продукту тому що під час круїзу пасажира не лише транспортують, а й надають певний спектр послуг.

Залежно від особливостей та специфіки подорожі договір може бути публічним договором приєднання або договором, що укладається на загальних конкурентних засадах.

Документом, що підтверджує наявність договору морського круїзу, є іменна путівка або інший прирівняний до неї документ, виданий організатором круїзу. Наступні правила застосовуються у тих випадках, коли угодою сторін за договором круїзу не встановлено інше. Однак будь-яка угода сторін, що обмежує права учасника круїзу і не передбачена Кодексом торговельного мореплавства України, недійсна.

Організатор круїзу зобов'язаний до початку круїзу забезпечити приведення судна в належний стан відповідно до умов ст. 192 Кодексу торговельного мореплавства України та утримувати судно в такому стані протягом усього часу круїзу.

Учасник круїзу має право у будь-який час до початку круїзу відмовитися від договору морського круїзу. У випадку, коли організатор круїзу про відмову від договору повідомлений учасником круїзу заздалегідь, останній має право одержати назад плату за круїз у порядку, розмірах і термінах, встановлених договором морського круїзу [8].

Організатор круїзу має право відмовитися від договору морського круїзу у разі виникнення до початку круїзу обставин, зазначених в пунктах 1-4 ст. 156 Кодексу торговельного мореплавства України. Якщо ці обставини трапились після початку круїзу і привели до його припинення, договір анулюється. У цьому випадку організатор круїзу зобов'язаний повернути учаснику плату за невикористану частину круїзу і на вимогу останнього доставити його в порт відправлення.

У випадку збільшення терміну круїзу через непередбачені обставини організатор круїзу несе всі додаткові витрати, пов'язані з наданням послуг учасникові круїзу.

Важливим способом ефективного використання морського транспорту є морське агентування. У морському порту або поза його територією діють як постійні представники судновласника агентські організації (морський агент), які за договором морського агентування за винагороду зобов'язуються надавати послуги в галузі торговельного мореплавства. Плата за послуги агентських організацій усіх форм власності встановлюється Міністерством транспорту України за погодженням із Міністерством економіки України. При виконанні договору морського агентування морський агент, що діє від імені судновласника, може також діяти на користь іншої договірної сторони, якщо вона її на те уповноважила і якщо судновласник не заперече.

Близький до договору морського перевезення пасажира є договір морського круїзу [9 с. 485], легальне поняття якого міститься в ст. 195 КТМ України: згідно з договором морського круїзу

одна сторона, організатор круїзу, зобов'язується здійснити колективну морську подорож (круїз) за певною програмою і надати учасникові круїзу всі пов'язані із цим послуги (морське перевезення, харчування, побутове та екскурсійне обслуговування тощо), а інша сторона, учасник круїзу, зобов'язується сплатити за це встановлену плату. Договір морського круїзу є консенсуальним, оплатним, двостороннім. Згідно із загальними положеннями про перевезення, визначеними ЦК України, за договором перевезення здійснюється перевезення вантажу, пасажирів, багажу, пошти. Проте ЦК України визначення поняття договору перевезення пошти не закріплює. Якщо закріплюється поняття договору перевезення трьох із названих у ч. 1 ст. 908 Цивільного кодексу України об'єктів, було б логічним закріпити в нормах цього кодифікованого акту також визначення поняття договору перевезення пошти.

На сьогоднішній морські пасажирські перевезення припадає незначна частина всіх перевезень в Україні. Це пов'язано з тим, що такі види транспорту як залізничний, автомобільний або повітряний є більш швидкими, мають розвинену інфраструктуру і здатні в повній мірі задовольнити потреби населення в перевезеннях. Що ж стосується морського транспорту, то морські судна частіше використовуються для виконання туристичних, прогулянкових рейсів, тобто мають так звану круїзну функцію. Недаремно вперше до розділу V Кодексу внесена глава 4 «Договір морського круїзу».

Норма-дефініція закріплює поняття договору перевезення пасажира та багажу в ч. 1 ст. 910 ЦК України, згідно з якою за договором перевезення пасажира одна сторона (перевізник) зобов'язується перевезти другу сторону (пасажир) до пункту призначення, а в разі здавання багажу – також доставити багаж до пункту призначення та видати його особі, яка має право на одержання багажу, а пасажир зобов'язується сплатити встановлену плату за проїзд, а в разі здавання багажу – також за його провезення. Включення в єдине поняття договору перевезення як пасажира, так і багажу не дає підстав для висновку про правову єдність цих двох договорів. Крім того, юридичні їх ознаки різні: договір перевезення пасажира є консенсуальним, а договір перевезення багажу – реальним. Письмове оформлення цих договорів також різне: укладення договору перевезення пасажира підтверджується проїзним документом (квитком), а здавання пасажирами багажу, вантажобагажу – відповідно, багажними, вантажобагажними квитанціями [8, с. 529]. Обидва договори є двосторонніми, оплатними.

Певні зауваження викликає легальне визначення договору перевезення пасажира та багажу морським транспортом. Відповідно до ст. 184 КТМ України, за договором морського перевезення пасажира перевізник зобов'язується перевезти пасажира і його каютний багаж у пункт призначення, а в разі здачі пасажиром багажу – також доставити багаж у пункт призначення і видати його уповноваженій на отримання багажу особі; пасажир повинен сплатити встановлену плату за проїзд, а під час здачі багажу – і плату за провезення багажу [1]. По-перше, назва договору та відповідної статті вказує лише на договір морського перевезення пасажира, тоді

як зі змісту випливає, що мова йде про поняття договору перевезення пасажирів та багажу. По-друге, у змісті поняття додатково закріплюється одне з прав пасажирів перевозити із собою безоплатно ручну поклажу в межах норм, встановлених транспортними кодексами (статутами) (п. 4 ч. 1 ст. 911 ЦК України). У розрізі сказаного варто погодитись із позицією Н.В. Федорченко, яка в узагальненому вигляді під визначенням поняття будь-якого цивільно-правового договору пропонує розуміти встановлення, розпізнання за певними ознаками та закріплення суттєвих властивостей договору [9, с. 100]. Тому вважаємо закріплення в дефініції перевезення пасажирів та багажу одного з прав пасажирів недоречним, воно не відображає суттєві властивості договору. Таким чином, і назва, і законодавче визначення договору морського перевезення пасажирів повинні бути приведені у відповідність до модельної дефініції, закріпленої ст. 910 ЦК України [2].

Договір морського перевезення пасажирів припиняється без відмови сторін при настанні обставин, зазначених у пунктах 1 і 2 частини першої ст. 158 Кодексу торговельного мореплавства України. У разі припинення договору морського перевезення пасажирів до відходу судна пасажир повертається вся плата за проїзд і провіз багажу, а при припиненні договору після початку рейсу – частина вказаної плати пропорційно відстані, на яку перевезення не відбулося. Про втрату або пошкодження багажу пасажир повинен направити письмове повідомлення перевізнику або його агенту у встановлені строки. Багаж, не затребуваний протягом трьох місяців з дня приходу судна в порт призначення, може бути реалізований у порядку, встановленому Міністерством транспорту України. Пасажир за договором морського перевезення підлягає обов'язковому страхуванню від нещасного випадку відповідно до законодавства України. Сплачувана пасажиром страхова премія входить у вартість квитка. Перевізник зобов'язаний до початку перевезення привести судно у стан, придатний для плавання і безпечного перевезення пасажирів, завчасно належним чином спорядити його і забезпечити всім необхідним для плавання, укомплектувати екіпажем і утримувати судно в такому стані протягом усього часу морського перевезення пасажирів. Особливий договір перевезення пасажирів – договір морського круїзу. За договором морського круїзу одна сторона – організатор круїзу – зобов'язується здійснити колективну морську подорож (круїз) за певною програмою і надати учасникові круїзу всі пов'язані з цим послуги (морське перевезення, харчування, побутове та екскурсійне обслуговування тощо), а інша сторона – учасник круїзу – зобов'язується сплатити за це встановлену плату [10, ст. 100–101].

Список літератури:

1. Кодекс торговельного мореплавства України. Документ 176/95-ВР, чинний, поточна редакція – Редакція від 05.01.2017, підстава – 1798-VIII.
2. Цивільний кодекс України. Документ 435-IV, чинний, поточна редакція – Редакція від 21.10.2019, підстава – 2597-VIII.
3. Ніцевич А.А. Інститут морського перевезення. Судноплавство. Київ, 2001. С. 51–52.
4. Алексеев А.А. Маркетингові дослідження ринку туристичних послуг. Київ : МЕ і МО, с. 31–41.
5. Биржаков М.Б. Індустрія туризму: Перевезення. Санкт-Петербург : Герда, 2001. 400 с.
6. Булакова І.В. Транспортне право України. Академічний курс : підруч. для студент. юрид. спец. вищ. навч. закл. Київ, 2005. 658 с.

Висновки. Аналізуючи варіанти майбутнього розвитку морського круїзного туризму в Україні, вважаємо, що найбільш перспективним є варіант поступового розвитку. Обов'язковою умовою є інтеграція українського Причорномор'я до складу Середземноморсько-Чорноморського туристичного регіону світу, а не виокремлення його як окремого туррегіонусвіту та прийняття важливих нормативно-правових документів з питань функціонування морських круїзів.

Останні декілька десятиліть круїзний туризм входить в десятку провідних трендів світового ринку туризму. Підвищення ролі круїзного судноплавства з кінця минулого століття, дослідники пов'язують з концентрацією інвестиційних ресурсів в будівництві лайнерів з підвищеною пасажиромісткістю. Інтенсивність розвитку глобального круїзного ринку, який формується на основі збільшення пасажиромісткості судів нового покоління і структуризації послуг провідними світовими операторами, примушує українських фахівців підсилити увагу до сучасних проблем розвитку круїзного бізнесу та інвестиційних пропозицій судновласників в басейні Чорного і Середземноморського морів відповідно до впровадження основних напрямів Морської доктрини України.

Все більша кількість країн починає розвивати напрямок морського туризму Б, зокрема таку ланку, як круїзний туризм. Велика кількість нових компаній починає будувати велику конкуренцію серед постачальників туристичних послуг. Це не може не вплинути рівень надання послуги туристичного круїзу, морського договору перевезення пасажирів.

Для нашого дослідження є важливим визначення сутності поняття «круїзний туризм». Круїзний туризм є порівняно новим видом туризму, який розвивається стрімкими темпами. Наша держава володіє ресурсним потенціалом для розвитку круїзного туризму. Разом з тим в Україні для визначення особливостей організації круїзного туризму потрібно звернути увагу на такі проблеми, як: послуги, які надаються під час круїзу, класифікацію засобів транспортування туристів та особливостей споживача туристичної послуги.

На сьогодні на морські пасажирські перевезення припадає незначна частина всіх перевезень в Україні. Це пов'язано з тим, що такі види транспорту як залізничний, автомобільний або повітряний є більш швидкими, мають розвинену інфраструктуру і здатні в повній мірі задовольнити потреби населення в перевезеннях. Що ж стосується морського транспорту, то морські судна частіше використовуються для виконання туристичних, прогулянкових рейсів, тобто мають так звану круїзну функцію. Недаремно вперше до розділу V Кодексу внесена глава 4 «Договір морського круїзу».

7. Сібілов М. Регулювання відносин по перевезенню вантажу, пасажирів та багажу за проектом нового Цивільного кодексу України. *Вісн. Акад. правових наук України*. Харків, 1997. С. 74–81.
8. Науково-практичний коментар Цивільного кодексу України. Київ : Юрінком Інтер, 2006. 1088 с.
9. Федорченко Н.В. Поняття та ознаки договору про надання послуг. *Бюлетень Міністерства юстиції України*. 2014. С. 98–104.
10. Луць В.В. Загальні положення про транспортні договори. Договірне право України. Особлива частина : навч. посіб. Київ : Юрінком Інтер, 2009. 1200 с.

References:

1. Kodeks torgovelnogo moreplavstva Ukrayiny. Dokument 176/95-VR, chynnyj, potochna redakciya – Redakciya vid 05.01.2017, pidstava – 1798-VIII.
2. Cyvilnyj kodeks Ukrayiny. Dokument 435-IV, chynnyj, potochna redakciya – Redakciya vid 21.10.2019, pidstava – 2597-VIII.
3. Nicevych A.A. (2001). Instytut morskoyi perevezennya / Sudnoplavstvo [Institute of Maritime Transport / Shipping]. Kyiv: Yurinkom Inter. (in Ukrainian)
4. Aleksyeyev A.A. (2016). Marketyngovi doslidzhennya rynku turystychnyx poslug [Marketing research of the market of tourist services]. Kyiv: ME i MO. (in Ukrainian)
5. Byrzhakov M.B. (2001). Industriya turizmu: Perevezennya [Tourism industry: Transportation]. St Petersburg: Gerda. (in Russian)
6. Bulgakova I.V. (2005). Transportne pravo Ukrayiny [Transport law of Ukraine]. Kharkiv: In Jure. (in Ukrainian)
7. Sibilov M. (1997). Regulyuvannya vidnosyn po perevezennyu vantazhu, pasazhyriv ta bagazhu za proektom novogo Cyvilnogo kodeksu Ukrayiny [Regulation of relations for the carriage of goods, passengers and luggage under the draft of the new Civil Code of Ukraine]. Kharkiv: Visn. Akad. pravovykh nauk Ukrayiny, vol. 2, no. 9, pp. 74–81.
8. Dzery O.V. (2006). Naukovo-praktychnyj komentar Cyvilnogo kodeksu Ukrayiny [Scientific and practical commentary on the Civil Code of Ukraine]. Kharkiv: Yurinkom Inter. (in Ukrainian)
9. Fedorchenko N.V. (2014). Ponyattya ta oznaky dogovoru pro nadannya poslug. Byuleten Ministerstva yustyciyi Ukrayiny [The concept and features of the contract for the provision of services]. *Bulletin of the Ministry of Justice of Ukraine*, vol. 12, pp. 98–104.
10. Lucz V.V. (2009). Zagalni polozhennya pro transportni dogovory. Dogovirne pravo Ukrayiny. Osoblyva chastyna: navch. posib. [General provisions on transport contracts. Contract Law of Ukraine]. Kyiv: Yurinkom Inter. (in Ukrainian)