

МЕНЕДЖМЕНТ

УДК 656:612

DOI <https://doi.org/10.33082/td.2023.4-19.01>

РОЛЬ ФРАХТУВАННЯ В СИСТЕМІ УПРАВЛІННЯ МІЖНАРОДНИМИ ВАНТАЖНИМИ ПЕРЕВЕЗЕННЯМИ

О.В. Шкуренко¹, Я.Р. Корнійко², Р.Р. Попов³

¹д.е.н., професор кафедри бізнес-логістики та транспортних технологій,
Державний університет інфраструктури та технологій, Київ, Україна,
ORCID ID: 0000-0002-0460-4800

²к.е.н., доцент кафедри бізнес-логістики та транспортних технологій,
Державний університет інфраструктури та технологій, Київ, Україна,
ORCID ID: 0000-0001-5772-7364

³аспірант кафедри бізнес-логістики та транспортних технологій,
Державний університет інфраструктури та технологій, Київ, Україна,
ORCID ID: 0009-0008-7333-4366

Анотація

Вступ. Дослідження спрямоване на вивчення ролі фрахтування в системі управління міжнародними вантажними перевезеннями. З моменту повномасштабного вторгнення Російської Федерації на територію України на міжнародному ринку вантажних перевезень почали віддавати перевагу компаніям-нерезидентам для продовження надання послуг як компанії фрахтувальника, тому акцентовано увагу на питаннях оплати фрахту у трамповому суднопластві через українського резидента. Дана ситуація призвела до проблем сплати фрахту/мертвого фрахту/демереджу з українських компаній судновласникам, оскільки такі валютні платежі не входили до переліку критичних платежів, що унеможливило їх оплату, згідно з постановою Кабінету Міністрів № 153 від 24 лютого 2022 року. **Мета.** Метою статті є дослідження ролі фрахтування в системі управління міжнародними вантажними перевезеннями та висвітлення проблематики оплати фрахту на міжнародному ринку в умовах війни в Україні. **Результати** дослідження вказують на те, що питання оплати фрахту у трамповому суднопластві через українського резидента виявилось ваговим у наданні послуг фрахтового брокера в системі управління міжнародними вантажними перевезеннями. Із часу виникнення потенційних ризиків для компанії фрахтувальника стало простіше їх уникнути шляхом оплати фрахту через компанії-нерезиденти, щоб не стикатись із відмовами банківських установ щодо оплати й з усіма супутніми проблемами, як-от простій судна через неотримання фрахту та репутаційні втрати. Україна не отримувала приблизно шести відсотків податкових платежів від суми фрахту. Для вирішення проблеми запропоновано кроки з удосконалення оплати фрахту в умовах війни в Україні та врахування

в системі управління міжнародними вантажними перевезеннями: 1) розроблення нових і удосконалення чинних державних постанов Кабінету Міністрів про оплату фрахту та всіх похідних з доданням до переліку даних платежів як таких, що є критичними у здійсненні імпортних і експортних операцій; 2) покращення взаємозв'язку й обміну інформацією між банківськими установами, українською владою й іншими зацікавленими сторонами, що сприятиме вирішенню будь-яких проблем і непорозумінь, які пов'язані з міжнародними перевезеннями в Україні під час війни. **Висновки.** Війна в Україні призвела до нових викликів і перепон не лише для українських учасників фрахтового ринку, а й для міжнародних. Додатково варто зазначити, що Уряд показує зацікавленість і вживає всіх необхідних заходів для покращення ситуації, згідно з останньою постановою Кабінету Міністрів від 5 травня 2023 р. № 445. Наголошено, що в суднопластві необхідно враховувати постійні ризики та непередбачувані обставини, тим самим демонструвати гнучкість в ухваленні рішень в умовах невизначеності. Окрім того, усе вищезазначене свідчить про те, що необхідно враховувати відповідність національних і міжнародних нормативно-правових регуляторних актів в організації міжнародних вантажних перевезень, що є основою формування системи управління вантажними перевезеннями в міжнародному сполученні.

Ключові слова: управління, міжнародні вантажні перевезення, фрахтування, оплата фрахту, трампове суднопластво.

THE ROLE OF CHARTERING IN THE MANAGEMENT SYSTEM OF INTERNATIONAL FREIGHT TRANSPORTATION

O.V. Shkurenko¹, Ya.R. Korniiiko², R.R. Popov³

¹Doctor of Sciences (Economics), Associate Professor,
Professor at the Department “Business Logistics and Transport Technologies”,
State University of Infrastructure and Technologies, Kyiv, Ukraine,
ORCID ID: 0000-0002-0460-4800

²PhD in Economics, Associate Professor, Associate Professor at the Department
“Business Logistics and Transport Technologies”,
State University of Infrastructure and Technologies, Kyiv, Ukraine,
ORCID ID: 0000-0001-5772-7364

³graduate student at the Department “Business Logistics and Transport Technologies”,
State University of Infrastructure and Technologies, Kyiv, Ukraine,
ORCID ID: 0009-0008-7333-4366

Summary

Introduction. The investigation is focused on the role of chartering in the system of managing international cargo transportation. Since the full-scale invasion of the Russian Federation on the territory of Ukraine, the international freight transportation market began to give preference to non-resident companies to continue providing services as a charterer company, therefore attention is focused on the issues of freight payment in tramp shipping through a Ukrainian resident. This situation led to problems with the payment of freight/dead freight/demurrage from Ukrainian companies to shipowners, since such currency payments were not included in the list of critical payments, which made their payment impossible, according to Cabinet of Ministers Resolution № 153

of February 24, 2022. **Purpose.** The purpose of this article is to investigate the role of chartering in the system of managing international cargo transportation and to highlight the problems of paying for freight on the international market in the minds of the war in Ukraine. **Results.** The results of the study indicate that the issue of freight payment in tramp shipping through a Ukrainian resident turned out to be important when providing the services of a freight broker in the international cargo transportation management system. Since the emergence of potential risks for the charterer's company, it has become easier to avoid them by paying the freight through non-resident companies, in order not to face the refusals of banking institutions to pay and all the associated problems, in particular, the lay-up of the vessel due to non-receipt of freight and reputational losses. Ukraine did not deduct nearly six hundred thousand tax payments for freight. To solve the problem, steps are proposed to improve the payment of freight in the conditions of war in Ukraine and take into account in the management system of international cargo transportation: 1) development of new and improvement of existing state regulations of the Cabinet of Ministers on payment of freight and all derivatives from adding to the list of these payments as such are critical in the implementation of import and export operations; 2) improvement of communication and exchange of information between banking institutions, Ukrainian authorities and other interested parties, which will contribute to solving any problems and misunderstandings related to international transportation in Ukraine during the war. **Conclusions.** The war in Ukraine led to new challenges and obstacles not only for Ukrainian but also international participants of the freight market. In addition, it is worth noting that the government shows interest and takes all necessary steps to improve the situation according to the latest resolutions of the Cabinet of Ministers 05.05.2023 № 445. It was emphasized that in shipping it is necessary to take into account constant risks and unforeseen circumstances, thereby demonstrating the flexibility of decision-making in conditions of uncertainty. In addition, all of the above indicates that it is necessary to take into account the compliance of national and international regulatory acts when organizing international cargo transportation, which is the basis of the formation of the cargo transportation management system in international traffic.

Key words: management, international cargo transportation, chartering, freight payment, tramp shipping.

Вступ та постановка проблеми в загальному вигляді. Система управління вантажними перевезеннями в міжнародному сполученні передбачає власне розміщення вантажу; експедирування; фрахтування; перевалку, упаковку та сортування вантажу; передачу прав власності; страхування ризиків; митні процедури й інші операції, які мають відповідати вимогам міжнародного та національного законодавства. У таблиці 1 представлено перелік основних національних і міжнародних регуляторних актів, які мають ураховуватися у плануванні вантажних перевезень.

Нинішня ситуація в Україні вносить свої корективи у глобалізацію міжнародних ринків торгівлі, а нові сценарії розвитку подій щодня впливають на глобальні ланцюги постачання. Сьогоднішня криза на геополітичному ландшафті спровокувала дисбаланс попиту та пропозиції на вантажні перевезення та може

привести до фази банкрутства деяких учасників. Однак зародження фундаментальних проблем у транспортній логістиці розпочалось ще під час пандемії Covid-2019, особливо всього, що сталося після неї – суттєво змінився світ логістики з огляду на потребу у стійкості ланцюга поставок, нестабільність фрахтових ставок і дефіцит ресурсів [1].

Міжнародна транспортна логістика зіткнулась із фундаментальними проблемами, які навряд чи матимуть короткостроковий період вирішення, а повномасштабне вторгнення Російської Федерації на територію України спровокувало значні перешкоди щодо стабільного функціонування оплати валютних платежів по всій країні. Негативний вплив на економіку України та її міжнародну торгівлю спровокував зниження зацікавленості іноземних компаній у співпраці з українськими щодо здійснення перевезень, відповідно, спостерігалось зменшення кількості валютного обігу серед задіяних компаній перевізників, що спонукає до детального вивчення питання з наукового погляду.

Таблиця 1

Умовний перелік національних і міжнародних регуляторних актів законодавства у сфері управління вантажними перевезеннями

НАЦІОНАЛЬНІ РЕГУЛЯТОРНІ АКТИ	
КОДЕКСИ	<ul style="list-style-type: none"> – Цивільний кодекс України; – Господарський кодекс України; – Митний кодекс України; – Податковий кодекс України; – Кодекс торговельного мореплавання України; – Повітряний кодекс України; – інші кодекси.
ЗАКОНИ УКРАЇНИ	<ul style="list-style-type: none"> – Про транспортно-експедиторську діяльність; – Про транспорт; – Про автомобільний транспорт; – Про залізничний транспорт; – Про перевезення небезпечних вантажів; – Про мультимодальні перевезення; – інші закони України.
ПІДЗАКОННІ НОРМАТИВНО-ПРАВОВІ АКТИ	<ul style="list-style-type: none"> – Правила надання послуг у морських портах України; – Правила перевезення вантажів залізничним транспортом; – Статут залізниць України; – Правила перевезень вантажів автомобільним транспортом в Україні; – Статут автомобільного транспорту; – Правила повітряних перевезень вантажів; – інші підзаконні нормативні акти.
МІЖНАРОДНІ РЕГУЛЯТОРНІ АКТИ	
<ul style="list-style-type: none"> – Конвенція про уніфікацію деяких правил про коносамент (Гаазькі правила), із змінами (Гаазько-Вісбійські правила); – Конвенція ООН про морське перевезення вантажів (Гамбурзькі правила); – Конвенція ООН про договори про повністю або частково морське міжнародне перевезення вантажів (Роттердамські правила); – Конвенція про договір міжнародного автомобільного перевезення вантажів (КДПВ); – Конвенція про міжнародні залізничні перевезення (КОТІФ); – Угода про міжнародне залізничне вантажне сполучення (СМГС); – Міжнародні правила INCOTERMS 2020; – інші міжнародні регуляторні акти. 	

Джерело: сформульовано авторами

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Досить широке коло питань у науковій спільноті висвітлюються та пов'язані із процесом укладання фрахтової угоди між судновласником і фрахтувальником. Доречно згадати про вітчизняного науковця Ю.О. Коскіну [2], яка вивчала основні інтереси судновласника щодо змісту пропозиції з укладання угоди рейсового фрахтування та формулювання засад і критеріїв оцінки пропозицій із метою вибору з тих запропонованих, за якими має сенс переходити до подальшого етапу – переговорів. Також авторка вивчала й питання процесу залучення судна для виконання перевезення вантажу з позицій вантажовласника, який в угодах із фрахтування судна виступає фрахтувальником [3]. М.О. Малаксіано й О.М. Мельник у своїй науковій праці [4] запропонували обґрунтування вибору судна для фрахтування на умовах тайм-чартеру з урахуванням можливості його використання для перевезень негабаритних вантажів. У науковій праці [5] іноземні вчені дослідили вплив фрахтувальників і власників на ставки фрахту наливних перевезень, запропонували модель формування тарифів на фрахт в індивідуальних контрактах, яка включає неоднорідність фрахтувальника та власника, ефекти відповідності власника та фрахтувальника. Є в науковій літературі й інші роботи, спрямовані на вивчення маркетингу судноплавства з орієнтацією на клієнтів, де розкривається питання психології та купівельної поведінки фрахтувальника та вантажовідправника на ринку трампових і лінійних перевезень. Згадані праці розкривають важливе та широке коло питань, проте поза увагою авторів залишилось питання оплати фрахту, яке постало через повномасштабне вторгнення Російської Федерації на територію України, що спричинило низку непередбачуваних проблем на міжнародному ринку.

Метою статті є проведення дослідження, яке спрямоване на вивчення ролі фрахтування в системі управління міжнародними вантажними перевезеннями та висвітлення проблематики оплати фрахту на міжнародному ринку в умовах війни в Україні.

Виклад основного матеріалу дослідження. Угода із фрахтування судна на рейс (тобто чартер партії) по суті є договором про виконання означеного рейсу з перевезення визначеного вантажу між названими портами. Така угода укладається між судновласником, який виступає перевізником вантажу, та фрахтувальником – особою, яка є вантажовласником або представляє його інтереси [2]. Зазвичай такий договір укладається на взаємовигідних для обох сторін умовах за посередництва фрахтового брокера, який здійснює аналіз ринку з метою пошуку вільних суден для перевезення заявленого в угоді вантажу.

Фрахтовий ринок – це ринок живої конкуренції, який формується під впливом глобалізаційних процесів, коли зміни попиту в одному куточку світу призводять до змін цін і розгортання флоту в багатьох інших куточках світу, залежить від регулярного процесу взаємодії великої кількості учасників міжнародних перевезень. Окрім того, є безліч інших чинників, які впливають на фрахтову ставку (рис. 1).

Доречно додати, що на розрахунок ставки фрахту впливає не лише згаданий перелік чинників, він залежить від обсягу вантажу, його ваги або кількості одиниць, регулярності перевезень, політичної ситуації, страхування тощо. До того ж це не просте множення ціни на кількість, є базова ставка, до якої додаються різні доплати: обов'язкові доплати, спеціальні доплати (як-от надбавка за проходження

Суецького каналу, надбавка за перевищення ваги), тимчасові надбавки (у зимовий період чи піковий період перевезень) і оплата додаткових послуг, які надаються на вимогу замовника з метою розширення сервісу обслуговування клієнтів.

Війна в Україні торкнулась усіх сфер життєдіяльності. З початку повномасштабного вторгнення Російської Федерації на територію України перед більшістю транспортно-логістичних компаній постало питання ухвалення рішення щодо припинення ведення подальшого бізнесу із країною-агресором. Через численні військові злочини, скоєні Російською Федерацією, нині співпрацю з нею можна розглядати як підтримку порушення прав людини, дане рішення може бути фатальним для репутації компаній. Так, із 24 лютого 2022 р. було зафіксовано, що країна-агресор здійснила щонайменше 12 нападів на цивільні судна, які перебували в акваторії Чорного моря, а з миті підписання «Чорноморської зернової ініціативи» нападів більше не було зафіксовано [6]. Однак плаваючі мінні поля вздовж українських територіальних вод унеможливили вільне та безпечне судноплавство, що спричинило зміни у структурі формування міжнародних ланцюгів постачання.

Українські компанії зіткнулися із ключовою проблемою – відмовою від оплати фрахту у трамповому судноплавстві через українського резидента та використання компаній-нерезидентів для продовження надання послуг як компанії фрахтувальника, що призвело до проблеми сплати фрахту/мертвого фрахту/демереджу з українських компаній судовласникам, адже дані валютні платежі не входили до переліку критичних платежів, і унеможливлювало їх оплату, згідно з постановою Кабінету Міністрів № 153 від 24 лютого 2022 р. [7].

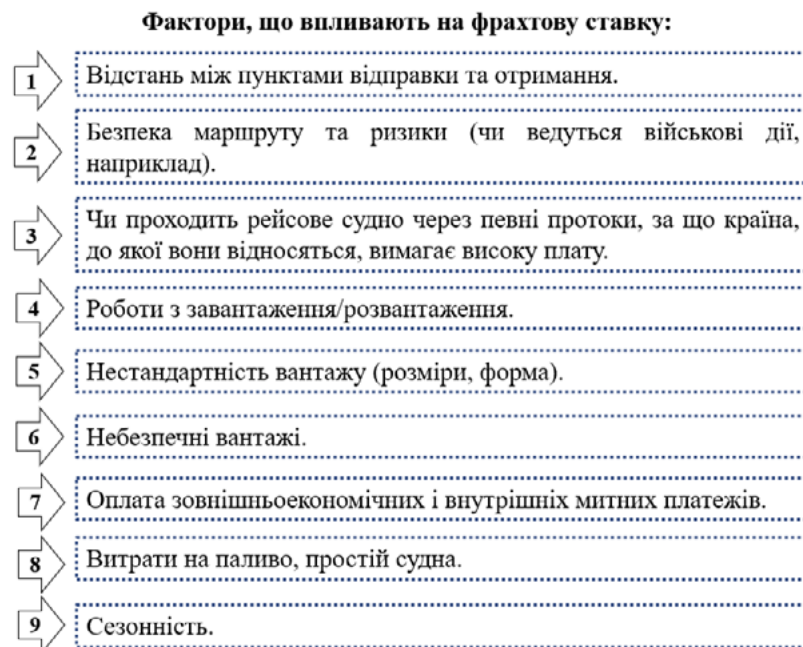


Рис. 1. Перелік факторів впливу на формування фрахтової ставки
Джерело: сформульовано авторами

Доречно зазначити, що трамповим судном (від англійського слова “tramp” – бродяга) називають судно, яке здійснює нерегулярні рейси, без чіткого розкладу та за напрямком, який визначає судновласник залежно від попиту з боку фрахтувальників на тоннаж. Трампові судна транспортують в основному масові вантажі: руду, вугілля, зерно, нафтопродукти й інші, що перевозяться насипом, навалом або наливом. Однак більшість трампових суден універсальні, можуть в разі потреби перевозити так звані генеральні грузи – упаковані та не упаковані товарно-штучні вантажі, наприклад: обладнання, хімікати, апаратуру, металовироби, автомобілі, трактори, сільськогосподарську техніку. Отже, на трампових суднах під вантаж може бути надано все судно або його частина, або окремі вантажні приміщення [8].

У зв'язку з вищеописаною проблематикою українським компаніям доводилось проводити платежі через компанії-нерезиденти інших країн, тим самим держава втрачала 6% оподаткування від виплати суми фрахту. Під час залучення банківських установ і юридичних компаній для пошуку рішень даного питання враховувались усі аспекти національного та міжнародного законодавства, починаючи з вивчення всіх нормативних актів, постанов Кабінету Міністрів України до Кодексу торговельного мореплавства України. Під час вирішення спірних моментів у судовому процесі між судновласником і фрахтувальником було виявлено невідповідність і різницю між Кодексом торгового мореплавства Англії та Кодексом торговельного мореплавства України. Таку ситуацію можна розглянути з позиції невідповідності, про яку було згадано в листі від банківської установи як роз'яснення: «в українському законодавстві поняття «мертвого фрахту» немає чіткого відображення, а в різних джерелах спостерігається його різний опис, то маємо рекомендацію від юристів банку запитати у клієнта розшифрування інвойса перевізником (чи це відшкодування збитків чи доплата за послуги згідно з фактичними вимірюваннями та попередніми домовленостями)».

Особливості українського законодавства свідчать про те, що термін «мертвий фрахт» означає відшкодування різниці між кількістю вантажу, заявленою до перевезення в договорі морського перевезення, та фактично завантаженою на судно. Причини, за якими вантажовідправник не надав належну за чартером кількість вантажу, можуть бути різними: погодні умови, несправність навантажувального обладнання або транспортних засобів тощо. Проте в будь-якому разі судновласник має право вимагати оплату фрахту за весь заявлений тоннаж.

У Кодексі торговельного мореплавства України не вжито термін «мертвий фрахт» дослівно, проте цілком чітко та ясно визначено обставини, за яких він виникає, визначено право судновласника вимагати оплату за недовантажену кількість. Так, у ст. 155 «Відправлення судна з неповним вантажем» Кодексу торговельного мореплавства України визначено: «У разі, якщо відправнику надано для перевезення все судно, перевізник зобов'язаний на вимогу відправника відправити судно у плавання, навіть якщо не весь вантаж був навантажений. Перевізник у цьому випадку зберігає право на повний фрахт» [9].

Загалом можемо стверджувати, що описана проблематика оплати фрахту у трамповому судноплаванні на перший погляд може здатися невагомою, однак практикою доведено, що для компанії-фрахтувальника простіше уникнути та спростити вирішення проблеми шляхом оплати фрахту через компанії-нерезиденти, щоб

не стикатись із відмовами банківських установ щодо оплати, з усіма супутніми проблемами, як-от простій судна через неотримання фрахту та репутаційні втрати.

Убачаємо необхідним запропонувати такі кроки для вдосконалення оплати фрахту в умовах війни в Україні:

1) розроблення нових і удосконалення чинних державних постанов Кабінету Міністрів про оплату фрахту та всіх похідних із доданням до переліку даних платіжів як таких, що є критичними у здійсненні імпорتنих і експортних операцій;

2) покращення взаємозв'язку й обміну інформацією між банківськими установами, українською владою й іншими зацікавленими сторонами, що сприятиме вирішенню будь-яких проблем і непорозумінь, які пов'язані з міжнародними перевезеннями в Україні під час війни.

Висновки. Війна в Україні призвела до нових викликів та перепон не лише для українських учасників фрахтового ринку, а й для міжнародних. Додатково варто зазначити, що Уряд показує зацікавленість, робить усі необхідні кроки для покращення ситуації, згідно з останньою постановою Кабінету Міністрів від 5 травня 2023 р. № 445. Доречно наголосити, що в судноплаванні необхідно враховувати постійні ризики та непередбачувані обставини, тим самим демонструвати гнучкість в ухваленні рішень в умовах невизначеності. Окрім того, усе вищезазначене свідчить про те, що необхідно враховувати відповідність національних і міжнародних нормативно-правових регуляторних актів в організації міжнародних вантажних перевезень, що є основою формування системи управління вантажними перевезеннями в міжнародному сполученні.

ЛІТЕРАТУРА

1. Logistics in the doldrums / F. Huhle et al. Roland Berger. 2023. URL: <https://www.rolandberger.com/en/Insights/Publications/Hangover-in-logistics.html>.
2. Коскіна Ю. Оцінка судовласником пропозиції укладання угоди фрахтування судна на рейс. *Science-based technologies*. 2022. Т. 56. № 4. С. 331–338. <https://doi.org/10.18372/2310-5461.56.17133>.
3. Koskina Y. Formalized description of the process of vessel's engagement for carriage of cargo. *Collection of scientific works of the State University of Infrastructure and Technologies*. Series "Transport Systems and Technologies". 2019. Vol. 34. P. 267–279. <https://doi.org/10.32703/2617-9040-2019-34-2-9>.
4. Malaksiano M.O., Melnyk O.M. Vessel Choice Justification for Chartering on a Time-Charter Basis, Considering Feasibility for Oversized Cargo Shipment. *Visnyk of Vinnytsia Politechnical Institute*. 2020. Vol. 148. № 1. P. 90–96. <https://doi.org/10.31649/1997-9266-2020-148-1-90-96>.
5. The influence of charterers and owners on bulk shipping freight rates / R. Adland et al. *Transportation Research. Part E: Logistics and Transportation Review*. 2016. № 86. P. 69–82. doi: 10.1016/j.tre.2015.11.014.
6. Логістика під час війни: як українському бізнесу організувати транспортні потоки. *Ukrinform* : актуальні новини України та світу. 2023.

URL: https://www.ukrinform.ua/rubric-other_news/3566470-logistika-pid-cas-vijni-ak-ukrainskomu-biznesu-organizuvati-transportni-potoki.html.

7. Про окремі питання щодо забезпечення здійснення імпорту : постанова Кабінету Міністрів від 24 лютого 2022 р. № 153 / КМУ. 2022. URL: <https://ips.ligazakon.net/document/view/кп220153?an=1>.
8. Пашковська Л.І. Морське приватне право: навчально-методичний посібник (для студентів денної та заочної форми навчання). НУ «Одеська юридична академія», 2020. 89 с.
9. Ст. 155 «Відправлення судна з неповним вантажем». Кодекс торговельного мореплавства України. *Законодавство України 2019 рік*. URL: https://kodeksy.com.ua/kodeks_torgovel_nogo_moreplavstva_ukraini/statja-155.htm.

REFERENCES

1. F. Huhle et al. (2023). Logistics in the doldrums. *Roland Berger*. URL: <https://www.rolandberger.com/en/Insights/Publications/Hangover-in-logistics.html> [in English].
2. Koskina, Yu. (2022). Evaluation by the shipowner of a proposal to conclude a vessel chartering agreement for a voyage [Otsinka sudnovlasnykom propozytsii ukladannia uhody frakhtuvannia sudna na reis]. *Science-based technologies*. Vol. 56, № 4. P. 331–338. URL: <https://doi.org/10.18372/2310-5461.56.17133> [in Ukraine].
3. Koskina, Yu. (2019). Formalized description of the process of vessel's engagement for carriage of cargo. *Collection of scientific works of the State University of Infrastructure and Technologies series "Transport Systems and Technologies"*. Vol. 34. P. 267–279. URL: <https://doi.org/10.32703/2617-9040-2019-34-2-9> [in English].
4. Malaksiano, M.O., Melnyk, O.M. (2020). Vessel Choice Justification for Chartering On a Time-Charter Basis, Considering Feasibility for Oversized Cargo Shipment. *Visnyk of Vinnytsia Politechnical Institute*. Vol. 148, № 1. P. 90–96. URL: <https://doi.org/10.31649/1997-9266-2020-148-1-90-96> [in English].
5. Adland, R., Cariou, P., Wolff, F.-C. (2016). The influence of charterers and owners on bulk shipping freight rates. *Transportation Research*. Part E: Logistics and Transportation Review. № 86. R. 69–82. DOI: 10.1016/j.tre.2015.11.014 [in English].
6. Logistics during the war: how to organize transport flows for Ukrainian business (2023) [Lohistyka pid chas viiny: yak ukrainskomu biznesu orhanizuvaty transportni potoky]. *Ukrinform – current news of Ukraine and the world*. URL: https://www.ukrinform.ua/rubric-other_news/3566470-logistika-pid-cas-vijni-ak-ukrainskomu-biznesu-organizuvati-transportni-potoki.html [in Ukraine].
7. Resolution of the Cabinet of Ministers of February 24, 2022 [Postanova Kabinetu Ministriv vid 24 liutoho 2022 r.]. № 153 “On certain issues

- regarding ensuring the implementation of imports”. *CMU*. URL: <https://ips.ligazakon.net/document/view/kp220153?an=1> [in Ukraine].
8. Pashkovska, L.I. (2020). Maritime private law: educational and methodological manual (for full-time and part-time students) [Morske pryvatne pravo: navchalno-metodychnyi posibnyk (dlia studentiv dennoi ta zaochnoi formy navchannia)]. *NU “Odesa Law Academy” / L.I. Pashkovska*. 89 p. [in Ukraine].
 9. Merchant Shipping Code of Ukraine. (2019) [Kodeks torhovelnoho moreplavstva Ukrainy]. Article 155. *Dispatch of a vessel with an incomplete cargo. Legislation of Ukraine*. URL: https://kodeksy.com.ua/kodeks_torgovel_nogo_moreplavstva_ukraini/statja-155.htm [in Ukraine].