

УДК 339.93:341.225.5(4)

DOI <https://doi.org/10.32850/LB2414-4207.2023.29.58>

ПОРІВНЯННЯ ДОГОВОРУ МОРСЬКОГО КРУЇЗУ ЗА ЛИТОВСЬКИМ ТА НІМЕЦЬКИМ ЗАКОНОДАВСТВОМ

Кузніченко Оксана Валеріївна,
кандидат юридичних наук, доцентка,
завідувачка кафедри цивільного та
трудового права
(Одеський національний морський
університет, м. Одеса, Україна)

Ільченко Маргарита,
здобувачка спеціальності «Право»
(Навчально-науковий морський
гуманітарний інститут Одеського
національного морського університету,
м. Одеса, Україна)

У статті було проаналізовано договір морського круїзу, який можливо назвати одним із найцікавіших договорів. Наразі між вченими досі тривають дискусії щодо приналежності цього договору. По суті, договір морського круїзу є особливим за своїми істотними умовами (предмет (круїз), ціна, строки та порядок оплати круїзу). Він включає в себе елементи, як договору про надання туристичних послуг, так і договору морського перевезення пасажирів. У зв'язку з цим було приділено увагу аналізу правових норм литовського та німецького законодавства. Литовський законодавець відносить договір морського круїзу до договорів морського перевезення пасажирів, які регулюються спеціальним Законом Литовської Республіки «Про торговельне мореплавство» та іншим законодавством. Слід зазначити, що німецький законодавець розглядає зазначений договір, як договір з надання туристичних послуг, основне правове регулювання якого міститься у Німецькому цивільному уложенні, а також регулюється Німецьким торговельним уложенням тощо. Німецький законодавець зазначає, що відповідно до умов договору туроператор зобов'язаний надати подорожуючому турпакет без дефектів. Недолік подорожі існує, якщо туроператор не надає туристичні послуги або надає їх з необгрунтованою затримкою. Путівка є без недоліків, якщо вона має узгоджену якість. У статті було приділено увагу умовам безпеки туриста з погляду литовського та німецького законодавства. Також у статті було порушено питання компенсації за не використану або не до кінця використану туристичну (круїзну) послугу. Отже, литовським і німецьким законодавцем приділено особливу увагу цим питанням. Німецьке законодавство деталізує в яких випадках туроператор або турист (споживач туристичних/круїзних послуг) має право на компенсацію відповідно до умов договору.

Ключові слова: круїз; безпека; компенсація; договір морського круїзу; путівка; турпакет; учасник морського круїзу.

**COMPARISON OF THE SEA CRUISE CONTRACT
UNDER LITHUANIAN AND GERMAN LAW**

Kuznichenko Oksana Valeriivna,
Candidate of Legal Sciences, Associate
Professor,
Head of the «Civil And Labor Law»
Department
(Odesa National Maritime University,
Odesa, Ukraine)

Ilchenko Margaryta,
Applicant
(Educational and Scientific Maritime
Humanitarian Institute of Odessa
National Maritime University,
Odesa, Ukraine)

The article analyzes the sea cruise contract, which can be called one of the most interesting contracts. At present, scholars are still debating the issue of this contract's belonging. In essence, the cruise contract is special in its essential terms (subject matter (cruise), price, terms and procedure for payment for the cruise). It includes elements of both a contract for the provision of travel services and a contract for the carriage of passengers by sea. In this regard, attention was paid to the analysis of the legal provisions of Lithuanian and German law. The Lithuanian legislator refers to a sea cruise contract as a contract of carriage of passengers by sea, which is regulated by the special Law of the Republic of Lithuania «On Merchant Shipping» and other legislation. In turn, the German legislator considers the said agreement as a travel services agreement, the main legal regulation of which is contained in the German Civil Code, and is also regulated by the German Commercial Code, etc. The German law states that under the terms of the contract, the tour operator is obliged to provide the traveler with a travel package free of defects. A travel defect exists if the tour operator does not provide travel services or provides them with an unreasonable delay. A tour package is defect-free if it is of the agreed quality. The article focuses on the conditions of tourist safety in terms of Lithuanian and German law. The article also touched upon the issue of compensation for unused or underutilized tourist (cruise) services. It should be noted that the Lithuanian and German legislators have paid special attention to these issues. German law specifies in which cases a tour operator or a tourist (consumer of travel/cruise services) is entitled to compensation in accordance with the terms of the contract.

Key words: *cruise; safety; compensation; cruise agreement; voucher; tour package; cruise participant.*

Постановка проблеми та її актуальність. У сучасному світі туризм вважається одним із найпомітніших суспільних феноменів, який органічно поєднує у собі не лише могутню індустрію, яка виготовляє різний туристичний продукт, що поєднує традицію і гостинність, ринковий простір і рекреаційну сферу людського життя, а й створює добробут, нові суспільні відносини, які потребують дотримання прав та інтересів усіх його учасників, цивілізованих приватноправових інструментів регулювання і захисту [1, с. 94]. Тому, морські та річкові круїзи мали особливий попит. Нові круїзні лайнери вводилися в експлуатацію щороку. Для світової туристичної індустрії бізнес довкола пасажирів на борту був мільярдним бізнесом до коронакризи та воєнних подій.

Сумнівно, що буде забутий цей популярний вид відпочинку, з великою кількістю туристів, які знову цікавитимуться подорожами на круїзних судах після завершення війни. Слід також зазначити, що 28 лютого президент України Володимир Зеленський підписав заяву на вступ України до ЄС, а вже 1 березня Європарламент проголосував за статус кандидата на членство у ЄС для України [2]. Це є вирішальним моментом для вдосконалення діючого законодавства. Тому аналіз правового регулювання договору морського круїзу на прикладі литовського та німецького законодавства підсилює актуальність обраної теми дослідження.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Було проаналізовано роботи наступних вітчизняних науковців таких, як: Балобанова О. О., Гедерчук Я. В., Гонсеровської Т. С., Кузніченко О. В., Пальченко А. А., Павленко В. С., Пашковської Л. І., Чорненького В. В. тощо. З огляду на те, що деякі питання регулювання договору морського круїзу розкрито не в повному обсязі, ми вважаємо, що обрана тема дослідження є актуальною.

Мета. Полягає у проведенні правового аналізу регулювання договору морського круїзу з огляду на литовське та німецьке законодавство, а також виокремлено питання регулювання безпеки подорожуючого та компенсації у зв'язку із розвіванням договору.

Виклад основного матеріалу. Відповідно статті 1 Закону України «Про туризм» від 15 вересня 1995 року (далі – Закон) туристом є особа, яка здійснює подорож по Україні або до іншої країни з не забороненою законом країни перебування метою на термін від 24 годин до одного року без здійснення будь-якої оплачуваної діяльності та із зобов'язанням залишити країну або місце перебування в зазначений термін [3]. Стаття 25 Закону закріплює основні права та обов'язки туристів, в тому числі, й право на безпечну подорож.

Таким чином, вказаний закон закріплює правовий статус туриста, як суб'єкта туристичних правовідносин. Правовий статус - це юридично закріплене правове становище суб'єкта. Даючи характеристику адміністративно-правовому статусу громадянина України, Н.В. Загородня під цим розуміє комплекс прав і обов'язків, передбачених нормами адміністративного права [4, с. 77].

Термін «круїз» означає транспортну послугу морським або внутрішнім водним транспортом, що здійснюється виключно для задоволення або відпочинку, доповнену розміщенням та іншими послугами, з перебуванням на борту більше двох ночей [5, ст. 3].

Відповідно до ст. 195 Кодексу торговельного мореплавства 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 [6, ст. 195].

Договір морського круїзу є одним із видів туристських договорів відповідно до Міжнародної конвенції щодо контракту на подорожування. Пашковська Л. М. зазначає, що за договором морського круїзу туристу надаються послуги, які підпадають під визначення туристської послуги. Такі послуги задовольняють потребу учасника морського круїзу у подорожі, відпочинку або екскурсії. Розглядаючи зазначений договір, вчена відносить його до різновиду договору морського перевезення пасажирів [7, с. 15–16].

Пальченко А. А. також відносить договір морського круїзу до різновиду договору морського перевезення пасажирів, вказуючи, що правові відносини, які виникають при оформленні морських круїзів, не збігаються із звичайними договірними відносинами з перевезення пасажирів і багажу, відрізняються від них суб'єктивним складом і колом обов'язків сторін, включаючи суб'єкти й обсяг. Основними відмінностями є такі: сутність морського перевезення зводиться до переміщення пасажирів з одного пункту в інший, сутністю договору морського круїзу є морська подорож і відпочинок [8].

В свою чергу, як зазначає Гередчук Я. В., при здійсненні лінійних перевезень діє «Договір морського перевезення пасажирів», що вважається укладеним після придбання проїзного квитка. Положення цього договору розповсюджуються на визначення комерційного ризику у випадку організації круїзів пароплаванням [9, с. 21].

Тобто, наразі думки вчених розбігаються, оскільки спрямованістю цього договору є задоволення потреби у відпочинку споживачем. Скажімо Кодекс Торгового Мореплавання України (далі – КТМ України) 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 із 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 пасажира не лише транспортують, а й надають певний спектр послуг [10, с. 23].

Отже, можливо прийти до висновку, що договір морського круїзу є особливим договором, що втілює в собі як елементи договору про надання туристичних послуг, так і договору морського перевезення пасажирів. У зв'язку із цим українське законодавство, яке поширює свою дію на туристські договори, має застосовуватися і до договору морського круїзу.

Слід відмітити, що головною відмінністю морського круїзу від туристської подорожі є значущість перевезення для туриста та учасника морського круїзу. Перевезення учасників морського круїзу є істотною умовою договору морського круїзу. Перевезення в інших подорожах – не морських – для туриста не має істотного значення [7, с. 16].

Цікавим з цього приводу є погляд литовського законодавця щодо договору морського круїзу, який віднесено до Розділу 5 «Договір морського перевезення пасажирів» Закону Литовської Республіки «Про торговельне мореплавання», що було прийнято 12 вересня 1996 року та набув чинності 18 жовтня 1996 року Сеймом Литовської Республіки (далі – Закон Литовської Республіки). Насамперед, під перевізником Закон Литовської Республіки розуміє власника або фрахтувальник судна, який укладає договір морського перевезення. Щодо договору морського круїзу, то під ним слід розуміти договір, за яким організатор круїзу зобов'язується організувати колективну морську подорож згідно з відповідною програмою та надати учасникам послуги, пов'язані з нею, а учасники колективної морської подорожі зобов'язуються сплатити організатору круїзу фіксовану винагороду [11, ст. 2, 27]. Визначення понять «пасажир», «учасники колективної морської подорожі» Закон Литовської Республіки не надає.

Як зазначає Закон Литовської Республіки, договір морського круїзу міститься у квитку або іншому документі, що видається організатором круїзу пасажиру.

Учасник круїзу має право розірвати договір до початку круїзу. У випадку, повідомлення організатора круїзу про відмову від договору морського круїзу, учасник круїзу має право на отримання всієї або частини вартості круїзної подорожі. Якщо організатор круїзу не може розмістити учасника круїзу на морському судні, зазначеному в договорі, або на рівноцінному судні, учасник круїзу має право розірвати договір морського круїзу і отримати повну суму оплати. Слід відмітити, що відповідні положення містяться у вітчизняному законодавстві, а саме, закріплені у ст. 199 Кодексу торговельного мореплавання [11, ст. 36; 6].

Якщо порівняти ст. 156, 200 КТМ України та ст. 34, 36 Закону Литовської Республіки, то останній визначає додаткові обставини, за яких організатор круїзу має право розірвати договір морського круїзу, а саме: війна та інші воєнні дії, які можуть загрожувати судну та пасажирам; якщо судно втрачено або захоплено; якщо судно визнано непридатним для плавання [11, ст. 34; 6].

У разі розірвання договору морського круїзу організатором круїзу до відходу судна з порту відправлення учасникам круїзу повертаються сплачені ними суми. Якщо договір морського круїзу розривається організатором круїзу після відходу судна з порту відправлення, учасникам круїзу повертаються сплачені ними суми пропорційно не пройдений відстані до порту призначення, а доставка учасників круїзу в порт відправлення здійснюється за рахунок організатора круїзу.

У разі збільшення тривалості морського круїзу через непередбачені обставини, що не залежать від перевізника, організатор круїзу зобов'язаний відшкодувати збитки, пов'язані з обслуговуванням учасників круїзу [11, ст. 36].

На нашу думку, також буде доречним з'ясувати погляд німецького законодавця. Насамперед, слід зазначити, що основним джерелом морського права Німеччини є п'ята книга Німецького торговельного уложення (далі – HGB), яка включає більшу частину кодифікованого морського права. До відносин, не врегульованих спеціальними нормами морського права, застосовуються загальні положення торгового права і Німецьке цивільне уложення (далі – BGB).

HGB пропонує під перевізником розуміти особу, яка укладає договір морського перевезення пасажирів. Відповідно під пасажиром законодавець розуміє особу, яка перевозиться на підставі договору перевезення пасажирів; або за згодою перевізника супроводжує транспортний засіб або живих тварин, що перевозяться за договором морського перевезення [12, § 537].

Щодо договору на здійснення круїзу, то німецький законодавець відносить його до туристичних договорів у розумінні § 651a абз. 1 BGB. Відповідно до ч. 1 ст. 2 Директиви Ради 90/314/ЄЕС від 13 червня 1990 року про пакетні подорожі, пакетний відпочинок, пакет - це заздалегідь узгоджена комбінація щонайменше двох послуг, таких як транспорт, розміщення або інші туристичні послуги, що продаються або пропонуються до продажу за ціною «все включено», якщо одна послуга триває понад 24 години або включає ночівлю. Відповідно, має бути сукупність або пакет туристичних послуг [13].

Отже, туристичний договір передбачає надання комплексу туристичних послуг, тобто поєднання щонайменше двох основних послуг, наприклад, класичне поєднання перевезення (переліт) та проживання (готель), у випадку круїзу це завжди передбачено, навіть якщо пасажир самостійно добирається до судна, оскільки перевезення та проживання на судні, а також програма перебування на борту, що складається з харчування та розваг, вже оцінюється як туристичний пакет. Навіть «міні-круїзи» тривалістю 1–2 дні, що рекламуються для поромів, слід класифікувати, як пакетні тури, оскільки пасажир пропонується додаткова програма (розваги на борту, берегові екскурсії тощо) на додаток до подорожі з одного порту в інший. Аналогічно, подорож на вантажному судні в обидва кінці також є пакетним туром. Не лише класичний туроператор пропонує пакетні тури.

Не тільки класичний туроператор може бути договірним партнером замовника подорожі, але й судноплавна компанія, якщо вона дозволяє пряме бронювання своїх круїзів відпочиваючими і, таким чином, сама стає туроператором [14, с. 2].

Тобто, виходячи із вищенаведеного можливо констатувати, що договір морського круїзу німецький законодавець відносить до договорів про надання туристичних послуг, підтвердженням якого є путівка, що видається організатором круїзу пасажирів круїзу. Пасажири повинні зробити всі необхідні щеплення до початку круїзу і мати при собі всі квитки, дійсні паспорти, візи, медичні довідки, картки медичного страхування та інші документи, необхідні в запланованих портах заходу і висадки [15, п. 18.3].

Туроператор зобов'язаний надати подорожуючому турпакет без дефектів. Недолік подорожі існує, якщо туроператор не надає туристичні послуги або надає їх з необґрунтованою затримкою. Путівка є без недоліків, якщо вона має узгоджену якість. Якщо умова не узгоджена, пакетний тур є без дефектів якщо:

- 1) придатний для використання, передбаченого договором;
- 2) придатний для звичайного використання і має якість, яка є звичайною для путівок такого ж роду і на яку мандрівник може розраховувати з огляду на характер путівки.

Якщо туристична путівка є дефектною, то мандрівник може вимагати відшкодування збитків: вимагати відшкодування відповідно до § 651 k абз. 1 усунення недоліків; відповідно до пункту 651 k(2), самостійно усунути дефект і вимагати відшкодування необхідних витрат; вимагати відшкодування шляхом надання інших туристичних послуг (заміни послуг) відповідно до § 651 k абз. 3; вимагати відшкодування витрат на необхідне проживання відповідно до § 651 k абз. 4 та 5; розірвати договір відповідно до § 651; зниження ціни на путівку (§ 651 m); вимагати відшкодування збитків відповідно до § 651 n або відшкодування марних витрат відповідно до § 284 [16, § 651 i].

Слід зазначити, що турист може відмовитися від договору в будь-який час до початку туру. Якщо турист відмовляється від договору, туроператор втрачає право на отримання узгодженої ціни туру. Туроператор може, однак, вимагати розумну компенсацію [16, §651 h].

У випадку суттєвого погіршення туристичної послуги внаслідок дефекту подорожі, турист може розірвати договір. Розірвання договору можливе лише в тому випадку, якщо туроператор не вжив заходів щодо усунення недоліків протягом розумного періоду часу, встановленого туристом; застосовується *mutatis mutandis* положення § 651k(2), абз. 2.

Розірвання договору туроператор зберігає право на узгоджену ціну туру щодо туристичних послуг, які були надані та ще мають бути надані до розірвання пакета; вимоги подорожуючого залишаються без змін. Щодо туристичних послуг, які більше не будуть надані, туроператор більше не має права на узгоджену ціну туру. Вже здійснені у зв'язку з цим платежі туроператор відшкодовує подорожуючому.

Туроператор зобов'язаний вжити необхідних заходів у зв'язку з анулюванням договору, зокрема, якщо договір передбачав перевезення туриста, негайно організувати його зворотне перевезення; використовуваний для цього транспортний засіб повинен бути еквівалентним транспортному засобу, узгодженому в договорі. Додаткові витрати на зворотний транспорт несе туроператор [16, § 651].

Щодо компенсації, то мандрівник може вимагати компенсації без шкоди для скорочення або припинення поїздки, за винятком випадків, коли дефект подорожі: виник з вини подорожуючого; виникла з вини третьої особи, яка не є постачальником послуг або іншим чином не залучена до надання туристичних послуг, передбачених договором про туристичну поїздку, і не була передбачувана або не могла бути усунена туроператором; була викликана невідворотними, надзвичайними обставинами.

Якщо пакетний тур зірвано або суттєво погіршено, мандрівник може також вимагати розумну грошову компенсацію за марно витрачений час відпустки. В тому випадку, якщо туроператор зобов'язаний виплатити компенсацію, він повинен зробити це без затримки [16, § 651 n].

На нашу думку, доречним було б проаналізувати питання безпеки з погляду на литовське та німецьке законодавство. Адже одним із пріоритетних напрямків розвитку держави є її економіка, а економічне зростання не можливе без забезпечення умов безпеки [17, с. 260].

Насамперед слід зазначити, що Закон Литовської Республіки було доповнено ст. 36-1 Законом № XII-225 від 11 квітня 2013 року (з 24 квітня 2013 року) із змінами

та доповненнями внесеними Закон № XIII-761 від 16.11.2017 (з 01 грудня 2017) згідно якої наголошується, що адміністрація з безпеки на транспорті забезпечує виконання положень Регламенту (ЄС) № 1177/2010, що стосуються пасажирських перевезень і морських круїзів, за винятком розгляду скарг пасажирів і пасажирів круїзів щодо порушень їхніх прав, зазначених у цьому Регламенті.

Державний орган з питань захисту прав споживачів розглядає скарги пасажирів та учасників круїзів щодо порушення їхніх прав, зазначених у Регламенті (ЄС) № 1177/2010, у порядку, встановленому Законом «Про захист прав споживачів». Перед тим, як подати скаргу до Держспоживзахисту, пасажир або учасник круїзу повинен подати скаргу перевізнику, організатору круїзу або оператору терміналу [11, ст. 36-1].

В свою чергу, Регламент (ЄС) № 1177/2010 зазначає, що захист пасажирів повинен поширюватися не тільки на пасажирські перевезення між портами, розташованими на території держав-членів, а й на пасажирські перевезення між такими портами і портами, розташованими за межами території держав-членів, з урахуванням ризику спотворення конкуренції на ринку пасажирських перевезень.

Слід наголосити, що Суд Європейського Союзу акцентував увагу на тому, що проблеми, які призводять до скасування або затримки рейсів, підпадають під поняття «виняткові обставини» лише в тій мірі, в якій вони виникають внаслідок подій, що не притаманні нормальному ходу бізнесу перевізника і знаходяться поза його ефективним контролем. Слід зазначити, що погодні умови, які ставлять під загрозу безпечну експлуатацію судна, дійсно знаходяться поза межами ефективного контролю перевізника [5, п. 3, 19].

BGB в свою чергу зазначає, що туроператор має право відмовитися від договору до початку туру в наступних випадках: на пакетний тур зареєструвалося менше осіб, ніж мінімальна кількість учасників, зазначена в договорі; туроператор не може виконати договір через невідворотні, надзвичайні обставини; в цьому випадку він повинен заявити про відмову від договору негайно після того, як йому стало відомо про причину відмови.

Якщо туроператор відмовляється від договору, він втрачає право на отримання узгодженої ціни туру. Туроператор зобов'язаний повернути вартість туру внаслідок відмови від договору, він повинен зробити це невідкладно, але в будь-якому випадку протягом 14 днів з моменту відмови від договору.

Слід відмітити, що туроператор не може вимагати компенсації, якщо в місці призначення або в безпосередній близькості від нього виникають невідворотні та надзвичайні обставини, які суттєво впливають на виконання відправлення або перевезення осіб до місця призначення. Обставини є невідворотними і надзвичайними, якщо вони знаходяться поза контролем сторони, яка на них посилається, і їх наслідків не можна було уникнути, навіть якби було вжито всіх розумних заходів обережності [16, § 651h Abs. 3-5].

Прикладом може слугувати рішення Федерального верховного суду Німеччини (BGH) від 30.08.2022 № X ZR 3/22 у якому суд прийшов до висновку, що невідворотні та надзвичайні обставини визначені в § 651h (3) речення 2 BGB, якщо вони знаходяться поза контролем сторони, яка на них посилається, і їх наслідків не можна було уникнути, навіть якщо було вжито всіх розумних запобіжних заходів. У п. 31 Директиви про туристичні пакети (ЄС) № 12 2015/2302, як приклади таких обставин наведено військові дії, інші серйозні загрози безпеці, такі як тероризм, та значні ризики для здоров'я людини такі, як спалах серйозної хвороби в місці призначення або стихійні лиха.

Той факт, що в період подорожі зараження Covid-19 становило значний ризик для здоров'я людини, який неможливо було контролювати, і через пандемічну ситуацію

існував ризик зараження в заброньованому круїзі із запланованими портами заходу, який ще не був притаманний звичайним туристичним операціям на момент бронювання, правомірно не береться до уваги в апеляції. На цьому тлі не викликає заперечень з правових підстав те, що Апеляційний суд оцінив пандемію Covid-19, як обставину в розумінні § 651h (3) BGB (невідвратною і надзвичайною), яка в принципі могла суттєво погіршити виконання пакетної відпустки [18].

Висновки з проведеного дослідження. Отже, на підставі проведеного дослідження можливо прийти до наступних висновків. Договір морського круїзу є договором, за яким одна сторона зобов'язується здійснити морську подорож (круїз) за певною програмою і надати учасникові круїзу всі пов'язані з цим послуги, а інша сторона - учасник круїзу зобов'язується сплатити за це встановлену плату. На нашу думку, здобутки литовського та німецького законодавця доречно було б використовувати для вдосконалення вітчизняного законодавства, особливо в частині забезпечення безпеки мандрівника та виникаючими питаннями із компенсації за невикористану повністю чи частково послугу, враховуючи той факт, що Україна має статус держави-кандидата на членство у Європейському Союзі.

Список використаних джерел:

1. Чорненький В.В. Забезпечення безпеки у сфері туризму: адміністративно-правовий вимір. Інститут права імені князя Володимира Великого Міжрегіональної академії управління персоналом. 2018. С. 93–98. URL: <https://u.to/Fe3qGw>
2. Чому Україні треба ЄС, а ЄС зараз треба Україна. *Ukrainer*. 2022. URL: <https://ukrainer.net/ukraine-eu/>
3. Про туризм: Закон України від 15 вересня 1995 р. *Відомості Верховної Ради України*. 1995. № 31. Ст. 24.
4. Загородня Н.В. Адміністративно-правовий статус громадян України. *Науковий вісник Міжнародного гуманітарного університету*. 2018. № 33. С. 75–77. URL: <http://vestnik-pravo.mgu.od.ua/archive/juspradenc33/21.pdf>
5. Регламент относительно правата на пътниците, пътуващи по море или по вътрешни водни пътища (ЕС): міжнародний документ від 24 листопада 2010 р. Європейський парламент і Рада. 2010. № 1177/2010. URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/BG/TXT/?uri=CELEX:32010R1177>
6. Кодекс торговельного мореплавства України: Кодекс України від 23 травня 1995 р. *Відомості Верховної Ради України*. 1995. № 47. Ст. 349.
7. Пашковська Л.І. Морське приватне право: навчально-методичний посібник (для студентів денної та заочної форми навчання). Одеса: Одеська юридична академія, 2020. 89 с.
8. Пальченко А.А. Аналіз, сутність та правова характеристика договору морського круїзу. *Шістдесяті економіко-правові дискусії: матеріали міжнародних мультидисциплінарних наукових інтернет-конференцій*, 18 жовтня 2021 р. URL: <http://www.spilnota.net.ua/ua/article/id-3814/>
9. Гередчук Я.В. Водний туризм в Україні: сучасний стан та перспективи розвитку: *дипломна робота*. Київ: Національний авіаційний університет, 2022. 74 с. https://er.nau.edu.ua/bitstream/NAU/54467/1/%D0%A4%D0%9C%D0%92_%D0%B7_2022_242_%D0%93%D0%B5%D1%80%D0%B5%D0%B4%D1%87%D1%83%D0%BA%20%D0%AF.pdf
10. Балобанов О.О., Гонсеровська Т.С. Договір круїзу як договір туристичних послуг у порівнянні із договором морського перевезення пасажирів. *Young Scientist*. 2020. № 11 (87). С. 23–28. URL: <https://molodyivchenyi.ua/index.php/journal/article/view/89/84>
11. Lietuvos Respublikos prekybos laivybos įstatymas: Įstatymas Lietuvos Respublikos iš 12 rugsėjis 1996 m. *Lietuvos Respublikos Seimas*. 1996. № I-1513. URL: <https://www.infolex.lt/ta/96001>

12. Handelsgesetzbuch: Deutsches Gesetzbuch vom 10. Mai 1897 Jahre. *Bundesgesetzblatt*. 1897. № 4100-1. URL: <http://surl.li/jtwjg>
13. Urteil BGH Aktenzeichen X ZR 2/12 vom 18.12.2012 Jahre. URL: <http://surl.li/jtwji>
14. Würzburger Tabelle zum Reiserecht bei Kreuzfahrten. 2023. С. 152. URL: https://xn--wrzburger-tabelle-22b.de/einleitung/#_ftn4
15. Allgemeine Geschäftsbedingungen und Buchungsbedingungen der MSC CRUISES S.A. MSC Cruises und Formula 1. 2023. URL: <https://www.msccruises.at/allgemeine-reisebedingungen>
16. Bürgerliches Gesetzbuch: Deutsches Gesetzbuch vom 18. August 1896 Jahre. Reichstag. 1900. URL: <http://surl.li/jtwjk>
17. Кузнiченко О.В. Деякі проблемні питання боротьби з контрабандою на морських шляхах чорноморського басейну. Maritime security of the Baltic-Black sea region: challenges and threats: International scientific conferenc, Riga, December 23, 2021 – Latvia: «Baltija Publishing», 2021. P. 260–263.
18. Urteil BGH Aktenzeichen X ZR 3/22 vom 30.08.2022 Jahre. URL: <http://surl.li/jtwjm>