

ПОРІВНЯЛЬНА ЦИВІЛІСТИКА

УДК 347.794/795.3-021.272(477)

DOI <https://doi.org/10.32837/chc.v0i41.422>

Колодін Артем Олексійович,

аспірант кафедри цивільного права

Національного університету «Одеська юридична академія»

ORCID ID: 0000-0001-7967-2456

ЩОДО ПОРІВНЯЛЬНОГО АНАЛІЗУ ДОГОВОРУ МОРСЬКОГО ПЕРЕВЕЗЕННЯ ВАНТАЖУ ТА ДОГОВОРУ ЧАРТЕРУ (ФРАХТУВАННЯ) ЗА ЗАКОНОДАВСТВОМ УКРАЇНИ

Постановка проблеми. Об'єктивні закономірності розвитку продуктивних сил сучасної епохи, прискорення науково-технічного прогресу у всіх сферах матеріального виробництва настійно вимагають подальшого зміцнення міжнародного економічного співробітництва, розширення торгових зв'язків між країнами світу.

Вивчення договору фрахтування (чартеру) судна необхідне з погляду нормотворчої діяльності, спрямованої як на подальше вдосконалення норм радянського морського законодавства, так і на створення міжнародних угод, у яких із метою уніфікації морського права були б урегульовані певні відносини, що виникають на підставі чартеру.

Без дослідження умов фрахтування (чартеру) неможливі розробка та затвердження стандартних форм або проформ чартерів, кожна з яких становить систематизований виклад загальних умов перевезення вантажу певного виду або кількох видів на певному напрямку / напрямках.

Актуальність предмета дослідження визначається насамперед тим, що в останні роки чартер як один із найважливіших інститутів морського права опинився у центрі уваги представницьких міжнародних організацій.

Стан дослідження теми. Теоретичну основу дослідження становлять праці таких науковців, як А.І. Муранов, Д.Л. Давиденко, В.І. Борисова, І.В. Фатєєва, В.Л. Яроцький, Ч.Н. Азімов, М.М. Сібільов, В.І. Борисова, П.Ф. Коваль, Н.О. Алешугіна, Г.П. Андрєєва, О.В. Столярський, С.С. Бичкова, І.А. Бірюков, В.І. Бобрик та ін.

Метою статті є науковий аналіз загальних положень законодавства України з метою визна-

чення особливостей договору фрахтування (чартеру) в цивільному праві України.

Виклад основного матеріалу дослідження з повним обґрунтуванням отриманих наукових результатів. Ефективність роботи у сфері створення міжнародно-правових актів, що регулюють відносини по чартеру, певною мірою залежить від того, чи буде ця діяльність спиратися на дослідження національних законів найважливіших морських держав, судово-арбітражної практики та правової доктрини.

Морське перевезення вантажу є приватним інститутом. При здійсненні перевезення між різними державами її регулювання здійснюється нормами міжнародного приватного права: міжнародними договорами, національним законодавством і міжнародними звичаями, однак специфіка морського торгового судноплавства зумовила появу особливостей, характерних тільки для морського перевезення вантажу.

Виявити особливості договору морського перевезення вантажу нам допоможе порівняльний аналіз договору морського перевезення вантажу і договору фрахтування.

Договір фрахтування судна відноситься до одного з видів договорів оренди транспортних засобів. Оренда транспортних засобів виділяється як окремого виду договору оренди виходячи з її предмета, яким може стати будь-який транспортний засіб. Загальні правила оренди транспортних засобів ЦК України не встановлені. Розглядаються тільки окремі види такого договору, а саме договори оренди транспортного засобу з наданням послуг з управління та технічної експлуатації (з екіпажем або договори фрах-

тування на час) і без такого надання. Такого ж поділу дотримується і КТМ України.

За договором фрахтування судна на певний час судновласник зобов'язується за обумовлену плату (фрахт) надати судно фрахтувальнику для перевезення пасажирів, вантажів і для інших цілей торговельного мореплавства на певний час. Надане фрахтувальнику судно може бути укомплектоване екіпажем (тайм-чартер) або не споряджене і не укомплектоване екіпажем (бербоут-чартер).

Мета договору – забезпечити передачу судна в тимчасове користування фрахтувальника. У цьому зацікавлені обидві сторони цього договору: судновласник і фрахтувальник. Фрахтувальник потребує судні тимчасово, тому фрахтує його на певний термін для використання з метою торговельного мореплавства. Судновласник має на меті отримання прибутку з передачі майна у тимчасове користування іншій особі та фрахтує його на певний термін фрахтувальника.

Договори фрахтування судна належать до групи договорів оренди. Користуючись застосованим вище прийомом, розглянемо місце договору фрахтування у системі договорів оренди.

Сторонами договору фрахтування судна на час є судновласник і фрахтувальник. Розглянемо їхні взаємні права й обов'язки.

Основний обов'язок судновласника полягає в наданні судна фрахтувальнику, тобто в передачі фрахтувальнику правомочності користування, права комерційної експлуатації судна від свого імені.

Судновласник зобов'язаний привести судно в морехідний стан до моменту його передачі фрахтувальнику, тобто забезпечити придатність судна для цілей фрахтування, передбачених тайм-чартером, укомплектувати судно екіпажем і належним чином спорядити.

В обов'язки судновласника входить також надання їм послуг із управління судном і його технічної експлуатації. Формально надання таких послуг виходить за межі предмета договору оренди та зближує тайм-чартер із договорами про надання послуг. У науці морського приватного права із цього приводу існують різні думки.

Так, наприклад, О.Д. Несімко, М.І. Брагінський, В.В. Вітрянський і ін. говорять про присутність елементів договору оренди в договорі фрахтування судна на час, оскільки «тайм-чартер передбачає, крім використання самого судна, послуги людей (екіпажу), які забезпечують функціону-

вання судна. Природно, що послуги екіпажу і самі члени екіпажу не можуть бути предметом майнового найму» [9, с. 180–186, 7].

Інші автори, зокрема Д.А. Рябкін, вважають тайм-чартер особливим договірним інститутом морського права, який «не може розглядатися ні як договір оренди, ні як договір перевезення» [11, с. 216–220], однак, незважаючи на складну правову природу договору тайм-чартеру, його слід віднести до договорів оренди транспортних засобів, оскільки основною метою цього договору все ж є забезпечення передачі майна у тимчасове користування [10].

Фрахтувальник зобов'язаний користуватися судном і послугами екіпажу відповідно до цілей та умов їх надання, визначеними в тайм-чартері, після закінчення терміну дії якого він зобов'язаний повернути судно судновласнику у тому стані, в якому воно було їм отримано з умовою нормального зносу судна. В обов'язки фрахтувальника також входить своєчасна сплата фрахту.

Питання підпорядкування капітана й екіпажу судна вирішуються таким чином. Із питань комерційної експлуатації судна вони підпорядковані розпорядженням фрахтувальника, з питань, що належать до управління судна, в т. ч. до судноводіння, внутрішнього розпорядку та складу екіпажу – судновласнику.

Під час дії договору фрахт за користування судном сплачується судновласнику незалежно від того, чи використовується судно фактично, чи ні. Фрахтувальник звільняється від сплати фрахту і витрат по судну за період, протягом якого судно було непридатне для експлуатації внаслідок неморехідного стану, за винятком тих випадків, коли непридатним судно стало з його вини.

Якщо в період дії тайм-чартеру судно надасть допомогу іншому судну, то належну винагороду розподіляють у рівних частках між судновласником і фрахтувальником, за вирахуванням сум, належних для відшкодування понесених збитків, і частки, належної судовому екіпажу (ст. 214 КТМ України) [3].

Фрахтувальник по тайм-чартеру несе відповідальність перед третіми особами за зобов'язаннями, що випливають із договору морського перевезення вантажу, який він має право укладати від свого імені. Як зазначає А.В. Коструба, за такого перевезення виникають два ряди правовідносин: між судновласником і фрахтувальником за тайм-чартеру; між фрахтувальником за тайм-чартеру і власником коносаменту – одержувачем [8, с. 108–110].

Отже, відповідальність за вантаж перед одержувачем – третьою особою може нести тільки фрахтувальник по тайм-чартеру з підстав, передбачених коносаментом. Судновласник відповідає перед фрахтувальником у регресному порядку і лише з підстав, передбачених тайм-чартером.

Правова природа тайм-чартеру в законодавствах різних морських держав тлумачиться не однаково. У США, Великій Британії, Німеччині, Югославії тайм-чартер розглядають як договір, однотипний із рейсовим чартером. У Польщі він вважається самостійним договором. У Франції тайм-чартер є одним із трьох видів фрахтування судна, його частини. Є два елементи: найм судна і найм послуг екіпажу.

Інший різновид договору фрахтування – бербоут-чартер – належить до групи договорів оренди транспортного засобу без надання послуг по управлінню ним і його технічної експлуатації.

Предметом договору бербоут-чартеру служить передача фрахтувальнику судна на час без надання послуг екіпажу. Згідно зі ст. 203 КТМ України за договором судна без екіпажу (бербоут-чартеру) судновласник зобов'язується за обумовлену плату (фрахт) надати фрахтувальнику в користування й у володіння на певний строк не укомплектоване і не споряджене судно для перевезень вантажів, пасажирів та інших цілей торгового мореплавання [3].

До фрахтувальника переходять правомочності користування та володіння судном (володіння він здійснює через підлеглий йому в усіх відношеннях екіпаж). Бербоут-чартер не передбачає надання фрахтувальнику послуг команди. Порівняно з договором майнового найму, що регулюється нормами загальногромадянського законодавства, його специфіка визначається тим, що судно надається фрахтувальнику як плавуча споруда, яка використовується тільки в цілях торгового мореплавання. До відносин, котрі виникають із договору бербоут-чартеру, правила цивільного законодавства застосовуються, оскільки вони не врегульовані нормами морського права.

У правовому регулюванні відносин між тайм-чартером і бербоут-чартером багато спільного, тому доцільно відзначити лише особливості бербоут-чартеру, необхідні для порівняльного аналізу цих договорів із договором морського перевезення вантажу.

Екіпаж судна за договором бербоут-чартеру укомплектовується фрахтувальником, у зв'язку з чим капітан і екіпаж судна в усіх відношеннях підкоряються фрахтувальника. Ризик пошко-

дження і загибелі судна у всіх випадках несе фрахтувальник.

При перевезенні вантажів, підписуючи коносамент, капітан судна, будучи підлеглим фрахтувальника, діє як його агент, тому за зобов'язаннями, що випливають із коносамента, несе відповідальність фрахтувальник. Відповідальність за шкоду, заподіяну втратою або пошкодженням вантажу, може бути покладено на судновласника лише тоді, коли шкода стала наслідком не приведення судна в морехідний стан до моменту передачі його фрахтувальнику. Зазвичай судновласник у цьому разі відповідає в регресному порядку перед фрахтувальником і має відшкодувати збиток власникові вантажу.

Фрахтувальник несе відповідальність перед третіми особами за вимогами, які виникли у зв'язку з експлуатацією судна, тобто, крім відповідальності за невиконання договірних зобов'язань, фрахтувальник відповідає за позадоговірну шкоду, заподіяну судном. Використання судна або його обладнання є діяльністю, пов'язаною з підвищеною небезпекою для оточуючих.

За правилами ч. 2 ст. 1187 ЦК України зобов'язок відшкодування шкоди падає на власника джерела підвищеної небезпеки, зокрема власника на праві оренди (у цьому разі – на фрахтувальника) [2].

Відзначимо основні відмінності договору морського перевезення і договору фрахтування. По-перше, різні цілі за метою. Метою договору морського перевезення є надання послуг із переміщення з порту відправлення до порту призначення, а метою договору фрахтування є надання судна у тимчасове користування за вказаним договором. По-друге, предметом договору морського перевезення є діяльність із переміщення морем, а предметом договору фрахтування є судно і послуги екіпажу за цим договором. По-третє, за договором морського перевезення правом користування і володіння судном користується судновласник, а за договором фрахтування (чартеру) – фрахтувальник. По-четверте, цільове використання судна також відрізняється. Так, за договором фрахтування судно фрахтується не лише для здійснення перевезення, а й для інших цілей. По-п'яте, за договором морського перевезення капітан і члени екіпажу судна підкоряються судновласнику, а за договором фрахтування (чартеру) – фрахтувальникові. По-шосте, фрахт за договором фрахтування судна не залежить від наявності на судні вантажу й ефективності експлуатації судна. За договором морського пере-

везення розмір платежів визначається залежно від ваги або обсягу вантажу, що перевозиться. По-сьоме, ризик пошкодження і загибелі судна за договором морського перевезення несе судовласник, а за договором фрахтування (чартеру) – фрахтувальник. По-восьме, обов'язок привести у належний стан судно за договором морського перевезення лежить на перевізнику.

Зафрахтоване судно повинно перебувати у належному морехідному стані до початку терміну фрахтування (чартеру). Судновласник не зобов'язаний щоразу заново приводити судно у належний морехідний стан у період дії цих договорів фрахтування (чартеру).

Висновки з дослідження та перспективи подальших розвідок у цьому напрямі. Проведений нами порівняльний аналіз двох видів договорів – морського перевезення і фрахтування (чартеру) – виразно свідчить про різну правову природу цих договорів.

Договір фрахтування судна належить до групи договорів майнового найму. У частині надання

послуг екіпажу при фрахтуванні, безсумнівно, договір чартеру виходить за рамки «чистої» оренди, однак, беручи до уваги основну мету договору (користування і володіння майном) і не враховуючи другорядну мету (послуги членів екіпажу судна), слід констатувати: договір фрахтування судна є схожим із договором оренди транспортних засобів.

Юридична природа договору морського перевезення загалом і чартеру як одного з його різновидів залишається в рамках договору перевезення. Предметом названих договорів є надання послуг особливого роду – послуг із переміщення вантажів, багажу, пошти, пасажирів у просторі.

Таким чином, відносини у сфері фрахтування морських суден регулюються угодою сторін і диспозитивними нормами національних законів, що з'явилися під впливом великої морської практики. За відсутності єдиної уніфікованої конвенції про морські перевезення регулювання таких відносин буде проходити стихійно із застосуванням стандартних проформ, які тією чи іншою мірою влаштовуватимуть сторони договору.

ЛІТЕРАТУРА:

1. Конституція України : Закон України від 28 червня 1996 р. *Відомості Верховної Ради*. 1996. № 30. Ст. 141.
2. Цивільний Кодекс України : Закон України від 16 січня 2003 р. № 40–44. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/435-15>.
3. Кодекс торговельного мореплавства України : Закон України 23 травня 1995 р. № 176/95-ВР. *Відомості Верховної Ради України*. 1995. № 47, 48, 49, 50, 51, 52. Ст. 349. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/176/95-%D0%B2%D1%80#top>.
4. Міжнародна конвенція про уніфікацію деяких правил про коносамент від 25 серпня 1924 р. URL: http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/995_221.
5. Конвенція Організації Об'єднаних Націй про морське перевезення вантажів від 31 березня 1978 р. URL: http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/995_391/card6#Public.
6. Конвенція Організації Об'єднаних Націй про договори повного або часткового морського міжнародного перевезення вантажів від 11 грудня 2008 р. URL: http://www.un.org/ru/documents/decl_conv/conventions/carriage_of_goods.shtml.
7. Брагінський М.І., Вітрянський В.В. Договорне право. Договори про передачу майна. Кн. 2. 2006; Договорне право України. Загальна частина : навчальний посібник / Т.В. Боднар, О.В. Дзера, Н.С. Кузнецова та ін. ; за ред. О.В. Дзери. Київ : Юрінком Інтер, 2008. 896 с.
8. Коструба А.В. Співвідношення коносаменту і договору перевезення вантажу (з огляду на положення нового цивільного законодавства України). *Нове законодавство України та питання його застосування* : Тези доп. та наук. повід. наук. конф. молодих учених (м.Харків, 23 травня 2003 р.) / за ред. М.І. Панова. Харків : Нац. юрид. акад. України, 2003. С. 108–110.
9. Несімко О.Д. Особливості договору морського чартеру. *Lviv Polytechnic National University Institutional Repository*. 2014. Львів. С. 180–186;
10. Постанова ВСУ від 08 травня 2019 р. справа № 821/2494/14. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/83552466>.
11. Рябкін Д.А. Основні особливості договорів міжнародного перевезення вантажів. *Науковий вісник Ужгородського національного університету*. 2013. С. 216–220.

Колодін Артем Олексійович

ЩОДО ПОРІВНЯЛЬНОГО АНАЛІЗУ ДОГОВОРУ МОРСЬКОГО ПЕРЕВЕЗЕННЯ ВАНТАЖУ ТА ДОГОВОРУ ЧАРТЕРУ (ФРАХТУВАННЯ) ЗА ЗАКОНОДАВСТВОМ УКРАЇНИ

У запропонованій статті визначається, що об'єктивні закономірності розвитку продуктивних сил сучасної епохи, прискорення науково-технічного прогресу у всіх сферах матеріального виробництва настійно вимагають подальшого зміцнення міжнародного економічного співробітництва, розширення торгових зв'язків між країнами світу.

Вивчення договору фрахтування (чартеру) судна необхідне з погляду зору нормотворчої діяльності, спрямованої як на подальше вдосконалення норм радянського морського законодавства, так і на створення міжнародних угод, у яких із метою уніфікації морського права були би врегульовані певні відносини, що виникають на підставі чартеру.

Акцентовано увагу на тому, що без дослідження умов фрахтування (чартеру) неможливі розробка і затвердження стандартних форм або проформ чартерів, кожна з яких становить систематизований виклад загальних умов перевезення вантажу певного виду або кількох видів на певному напрямку / напрямках.

У ході порівняльного аналізу двох видів договорів морського перевезення і фрахтування (чартеру) було зроблено висновок про різну правову природу цих договорів.

Договір фрахтування судна належить до групи договорів майнового найму. У частині надання послуг екіпажу при фрахтуванні, безсумнівно, договір чартеру виходить за рамки «чистої» оренди, однак, беручи до уваги основну мету договору (користування і володіння майном) і не враховуючи другорядну мету (послуги членів екіпажу судна), слід констатувати: договір фрахтування судна є схожим із договором оренди транспортних засобів.

У статті визначається, що юридична природа договору морського перевезення загалом і чартеру як одного із його різновидів залишається в рамках договору перевезення. Предметом названих договорів є надання послуг особливого роду – послуг із переміщення вантажів, багажу, пошти, пасажирів у просторі.

Відносини у сфері фрахтування морських суден регулюються угодою сторін і диспозитивними нормами національних законів, що з'явилися під впливом великої морської практики. За відсутності єдиної уніфікованої конвенції про морські перевезення регулювання таких відносин буде проходити стихійно із застосуванням стандартних проформ, які тією чи іншою мірою влаштовуватимуть сторони договору.

Ключові слова: цивільно-правовий договір, договір чартеру (фрахтування), договір перевезення, договір морського перевезення, транспорт, морський транспорт, пасажир.

Kolodin Artem

REGARDING THE COMPARATIVE ANALYSIS OF THE CONTRACT OF SEA TRANSPORTATION OF CARGO AND THE CHARTER AGREEMENT (CHARTERING) ACCORDING TO THE LEGISLATION OF UKRAINE

The proposed article defines that the objective laws of development of the productive forces of the modern era, the acceleration of scientific and technological progress in all spheres of material production urgently require further strengthening of international economic cooperation, expansion of trade relations between countries.

The study of the charter of a vessel is necessary in terms of rule-making activities aimed at further improving the rules of Soviet maritime law and the creation of international agreements, which in order to unify the law of the sea would regulate certain relations arising on the basis of charter.

It is emphasized that without studying the conditions of chartering (charter) it is impossible to develop and approve standard forms or proformas of charters, each of which is a systematic presentation of the general conditions of transportation of this type or several types in a certain direction / directions.

During the comparative analysis of two types of contracts of sea transportation and chartering (charter) the conclusion on different legal nature of these contracts was made.

The contract of charter of the vessel belongs to group of contracts of property lease. In terms of providing crew services for chartering, of course, the charter agreement is beyond the scope of “net” lease. However, taking into account the main purpose of the contract (use and possession of property) and not taking into account the secondary purpose (services of ship’s crew members), it should be noted: the contract of chartering is similar to the lease of vehicles.

The article defines that the legal nature of the contract of carriage in general and the charter as one of its varieties remains within the contract of carriage. The subject of these agreements is the provision of services of a special kind – services for the movement of goods, luggage, mail, passengers in space.

Relations in the field of chartering of seagoing vessels are governed by the agreement of the parties and the dispositive norms of national laws that have emerged under the influence of extensive maritime practice. In the absence of a single unified convention on maritime transport, the regulation of these relations will take place spontaneously with the use of standard proforma, which to some extent will suit the parties to the contract.

Key words: civil law agreement, charter agreement (chartering), transportation agreement, sea transportation agreement, transport, sea transport, passenger.