

А. Колодін,

аспірант кафедри цивільного права
Національного університету «Одеська юридична академія»

ЩОДО ПИТАНЬ ПРАВОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ, СУТНОСТІ ТА ОСНОВНИХ ІНТЕРЕСІВ СТОРІН ЗА ДОГОВОРОМ БЕРБОУТ-ЧАРТЕРУ

Постановка проблеми. Регулювання приватноправових договірних відносин, пов'язаних з перевезенням за договором чартеру, не підлягає нормативній міжнародній регламентації. Це означає, що морське перевезення вантажів за договорами чартеру в міжнародному сполученні підпадає під дію норм застосування національного права. Спеціальних міжнародних угод і конвенцій, що регулюють умови міжнародних перевезень морем за договорами чартеру або пов'язаних з реалізацією чартерів, немає.

До сфери застосування чартеру як об'єкта договірних відносин з перевезення належить вантаж, який через певні обставини (великий обсяг партії, специфічну регулярність відвантажень тощо) не може бути переданий для доставки публічному перевізнику – транспортному підприємству загального користування. Йдеться, як правило, про міжнародні морські перевезення масових вантажів на великі відстані. Для великих партій сировини, енергоносіїв, металів, сільськогосподарської продукції та іншого публічні перевізники не являють для вантажовласників інтерес. Ті в основному працюють на головних магістральних маршрутах переміщення товарів міжнародної торгівлі, встановлюють високі ціни, пристосовують судна для перевезень генеральних вантажів, як правило, контейнерів для розміщення в них великотоннажних контейнерів на лінійних судах-контейнеровозах.

Договір чартеру бере свій історичний початок від чартер-документа. Назва останнього походить від італійського *carta partita* (розділена карта). Учасники морського підприємства (власник вантажу і судновласник) після складання документа розрізали чартер на дві частини, після чого кожна зі сторін отримувала лише половину документа. Вже тоді можна було говорити про два примірники договору чартеру для кожної зі сторін договору, в якому обговорювалися умови договору перевезення вантажу на орендованому судні, права і обов'язки сторін, включаючи сплату фрахту.

Без дослідження умов фрахтування (чартеру) неможливі розробка і затвердження стандартних форм або проформ чартерів, кожна з яких являє собою систематизований виклад загальних умов перевезення вантажу такого виду або кількох видів на певному напрямку/напрямах.

Актуальність предмета дослідження визначається перш за все тим, що останніми роками чартер як один з найважливіших інститутів морського права виявився в центрі уваги представницьких міжнародних організацій.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Теоретичну основу дослідження становили праці таких науковців, як: А.І. Муранов, Д.Л. Давиденко, В.І. Борисова, І.В. Фатеева, В.Л. Яроцький, Ч.Н. Азімов, М.М. Сібільов, В.І. Борисова, П.Ф. Коваль, Н.О. Але-



шугіна, Г.П. Андреева, О.В. Столярський, С.С. Бичкова, І.А. Бірюков, В.І. Бобрик та інші.

Метою статті є науковий аналіз загальних положень законодавства України з метою визначення особливостей договору фрахтування (чартеру) в цивільному праві України.

Виклад основного матеріалу. Чартер нині є договором, що відповідає інтересам судновласників і вантажовласників. Укладення договору чартеру означає для судновласника здачу судна в довгострокову оренду і містить гарантії отримання винагороди незалежно від ступеня використання судна. Для вантажовласника відносини із судновласником по чартеру – забезпечення безпечного перевезення, як правило, великих партій вантажу на тривалий термін на маршрутах, які не забезпечені лінійним судноплаством. Крім того, ставки морського фрахту (в перерахунку на метричну одиницю) в трамповому суднопластві нижчі, ніж зіставні ставки лінійних перевізників.

Правова регламентація договору чартеру, а також зміст і умови документа чартеру залежать від того, до якого виду національне право відносить той чи інший договір чартеру. ЦК України кваліфікує чартер як договір фрахтування без підрозділу його на види.

Одним з різновидів договору чартеру натеper є договір про користування чужим судном. Він відомий як “bareboat charter”. Законодавство багатьох країн ЄС не має спеціальних норм, що регулюють такий різновид договору. У зв’язку з чим до цього виду договорів можна застосувати відповідні правила про найм (наприклад, як зазначено у ст. 659 ЦК Польщі). Тільки в правових системах окремих країн наявні закони, що регулюють фрахтування судна без екіпажу (Італія, Франція). Так, наприклад, подібне положення закріплене у Законі НДР «Про морську торгівлю» 1976 року (§ 85–86 SHSG). Німецький закон

визначив договір бербоут-чартеру, використавши визначення договору оренди [4, с. 66–67]. Бербоут-чартер є договором довгострокової оренди судна, за істотними умовами якого фрахтувальник отримує від судновласника судно без екіпажу в тимчасове володіння і користування.

Сторонами є орендодавець і орендар. За цією угодою орендодавець надає орендареві неуконплектовані корабель (без екіпажу), а орендар зобов’язується виплатити узгоджений збір [6].

Під час дії бербоут-чартеру судно перебуває у володінні та розпорядженні фрахтувальника з метою досягнення певних результатів, а відповідно й під повним контролем фрахтувальника. Судновласник своєю чергою надає в бербоут-чартер лише судно. Надалі фрахтувальник вживає заходів щодо найму екіпажу, який буде підпорядковуватися йому.

Усі витрати з експлуатації судна під час перебування його в бербоут-чартері несе фрахтувальник, він же відшкодовує збиток, завданий судну під час дії бербоут-чартеру.

Передача судна в бербоут-чартер, наприклад для перевезень вантажів, не означає, що є якийсь причинно-наслідковий зв’язок між таким договором оренди судна і договором морського перевезення вантажу. У визначенні бербоут-чартеру згадка перевезень вантажів перераховує лише одну з цілей торгового мореплавання, які наведені у статті 1 КТМ України. Це означає, що судно може бути передане судновласником фрахтувальнику в бербоут-чартер саме для того, щоб у період дії договору на ньому перевозилися вантажі. Однак для цього фрахтувальник повинен будувати свої відносини з вантажовласниками на підставі договорів перевезення вантажів.

На підставі визначення бербоут-чартеру можна зробити висновок про те, що такий договір можна кваліфікувати як консенсусний, терміновий, оплачуваний. Термін «бер-



боут-чартер» визначається угодою сторін. Усталена практика свідчить про те, що за такими договорами судно береться в оренду на роки. Тому можна говорити про бербоут-чартер як про форму фінансового лізингу судів. Бербоут-чартер укладається у письмовій формі (ст. 134 КТМ України).

На підставі вищевикладеного договору бербоут-чартеру можна визначити як угоду, згідно з якою орендодавець передає фрахтувальнику корабель без екіпажу й обладнання (можливо, з частковим екіпажем і обладнанням) на певний термін, зазначений у договорі, або на невизначений термін, а фрахтувальник зобов'язується виплатити орендодавцю узгоджену плату [7, с. 47–48]. Слід додати, що відповідно до ст. 767 ЦК України орендодавець повинен дати наймачеві (фрахтувальнику) майно (чартерні судна) в стані, придатному для використання за призначенням, зокрема для навігації, а своєю чергою наймач (фрахтувальник) зобов'язаний підтримувати майно (у цьому разі судно) в такому стані протягом усього терміну договору оренди [1].

Незважаючи на спільність договору оренди та бербоут-чартеру, важко говорити про ідентичність цих двох угод. Положення ст.ст. 767, 912 ЦК України [1], які можуть застосовуватися за ст. 203 КТМ України [2; 3] до бербоут-чартеру, носять дуже загальний характер, не відображають специфіки такого рухомого майна, як морське судно. У зв'язку з чим у договорі бербоут-чартеру слід більш детально визначити права й обов'язки сторін.

На міжнародному морському ринку існували умови фрахтування судна, такі як угоди про тайм-чартер та рейсовий чартер. А от фрахтування судна в умовах бербоут-чартеру було лише епізодичним і використовувалось державними організаціями або великими компаніями з метою здійснення одноразово певних дій щодо транспортування та перевезення у військових або особливих справах.

Застосування такого способу фрахтування транспортних засобів, як «бербоут-чартер», набрало стрімкого руху з початку другої половини ХХ століття. Якщо раніше загальновизнаних стандартних форм бербоут-чартеру практично не існувало, то для урегулювання зазначеного на міжнародному рівні з'явилася проформа «Берікон» у модифікаціях А і Б, що було розроблено БІМКО [5].

Слід звернути увагу на відсутність конкретизованого положення регулюючого питання фрахтування транспортних засобів в умовах бербоут-чартеру у більшості іноземних законодавств. Основна увага робиться на регулювання правовідносин між судновласником та фрахтувальником у бербоут-чартері на підставі відповідного договору, тобто письмового документа, в якому передбачено розподіл відповідальності та витрат з утримання і експлуатації транспортного засобу.

На відміну від тайм-чартеру, за договором бербоут-чартеру комплектування екіпажу судна здійснює фрахтувальник (стаття 203 КТМ України). Всі члени екіпажу є службовцями фрахтувальника і підкоряються йому як з питань технічної експлуатації, так і з питань комерційної експлуатації судна. Особливості найму та звільнення фрахтувальником екіпажу судна сформувавши ще один вид договору оренди морських суден, який називають «димайз-чартер» (англ. Demise Charter).

Бербоут-чартер вважають різновидом димайз-чартеру, а не навпаки (проте законодавство більшості країн регулює умови саме бербоут-чартеру). Як правило, судно надається у фрахтування на тих же умовах, як і за бербоут-чартером, але з екіпажем. Цей екіпаж фрахтувальник вправі звільнити. Однак судновласник може зберегти деякий контроль над технічною експлуатацією судна, зобов'язавши фрахтувальника залишити капітана судна і, наприклад, старшого помічника. Так, судновласник має право



контролювати стан судна, умови його експлуатації і технічного обслуговування, дотримання класифікаційних вимог щодо періодичності докування, очищення і фарбування корпусу. Такий контроль судновласник здійснює за допомогою сюрвейерських інспекцій судна, які можуть проводитися в будь-який час і в будь-якому порту заходу судна. Якщо з'ясується, що фрахтувальник експлуатує судно з порушенням технічних правил або класифікаційних вимог, не здійснює своєчасний ремонт, докування і заходи з підтримки класу судна, судновласник має право після відповідного попередження вилучити судно з експлуатації без шкоди для інших своїх вимог за бербоут-чартером (за винятком випадку з подальшим викупом судна фрахтувальником).

Якщо в період бербоут-чартеру міжнародні або національні норми зажадають модернізації судна або оснащення його будь-яким додатковим обладнанням, фрахтувальник повинен здійснити це за свій рахунок, проте, якщо сума витрат фрахтувальника на ці заходи перевищує 5% справжньої вартості судна, це може бути підставою до перегляду орендної плати чи іншого регулювання витрат, понесених фрахтувальником.

За бербоут-чартером фрахтувальник несе відповідальність перед третіми особами за будь-які їхні вимоги, що виникають у зв'язку з експлуатацією судна (ст. 211 КТМ України) [2]. Фрахтувальник здійснює технічну та комерційну експлуатацію судна в повному обсязі. Він має право вступати в договірні відносини з третіми особами, в тому числі як перевізник з міжнародного морського перевезення. На фрахтувальникові лежить позадоговірна відповідальність за шкоду, заподіяну судном, позаяк він керує джерелом підвищеної небезпеки (ст. 780, ст. 1187 ЦК України) [1]. Стаття 211 КТМ України [2] вказує на виключення відповідальності фрахтувальника. Вони належать до вимог

відшкодування збитків від забруднення із суден нафтою і у зв'язку з морським перевезенням небезпечних і шкідливих речовин. За такими вимогами відповідальність несе власник судна (ст. 176 КТМ України) [2].

Збитки, завдані рятуванням, загибеллю або пошкодженням судна, несе фрахтувальник, якщо не доведе, що збитки завдані не з його вини (ст. 211 КТМ України). Що стосується зазначених збитків фрахтувальник відповідає перед судновласником, позаяк за бербоут-чартером фрахтувальник повністю відповідає за управління судном, у тому числі і за дії екіпажу.

Згідно зі статтею 212 КТМ України, оплата оренди судна за бербоут-чартером проводиться фрахтувальником за узгодженою ставкою за місяць вперед. Як правило, узгоджується ставка люмпсум (англ. Lumpsum), яка не залежить від кількості перевезеного на судні вантажу і фінансових результатів експлуатації судна фрахтувальником. Перевезення не є предметом бербоут-чартеру. Фрахтувальник звільняється від сплати фрахту і витрат на судно за час неморехідності судна, якщо тільки ця неморехідність не виникла з вини фрахтувальника.

Після закінчення терміну дії договору можливе настання двох обставин: повернення судна власнику і викуп судна фрахтувальником. Якщо умови договору не передбачають викуп фрахтувальником судна, то він зобов'язаний повернути судно судновласнику у тому стані, в якому воно було їм отримано з урахуванням нормального зносу (ст. ст. 208, 211, 215 КТМ України) [2].

Таким чином, слід зазначити, що у разі відсутності міжнаціонального законодавства по бербоут-чартеру, фактичним джерелом нормалізації правових відносин стали стандартні контракти, широко використовувані в міжнародній торгівлі. Ці форми докладно описують взаємні права та обов'язки сторін договору, уточнюють загальні правила ЦК України.



Натепер спостерігається збільшення ролі такого договору у світовій економіці, що, безсумнівно, має низку причин. З одного боку, він забезпечує компанії значну економічну стабільність, що дає можливість використовувати судно протягом більш тривалого періоду у разі відсутності коштів на придбання судів. З іншого боку, бербоут-чартер дозволяє економічно вигідно використовувати судно. Такий договір дозволяє збільшити кількість перевезень без дорогого розширення флоту.

Висновки. Таким чином, наявні численні відмінності договору оренди та договору бербоут-чартеру, що зумовлені специфічним предметом, який є морським судном, умовами, за яких судно використовується, а також різним порядком відшкодування витрат на технічне обслуговування і ремонт судна.

Слід зазначити, що договір оренди корабля значно відрізняється від правил, що регулюють договір оренди з точки зору ЦК України. Тому в зв'язку зі зростаючим значенням цієї угоди в морському світі було б доцільно врегулювати положення договору бербоут-чартеру в КТМ України, беручи до уваги специфіку практики і морських транспортних відносин.

У статті визначається, що регулювання приватноправових договорних відносин, пов'язаних з перевезенням за договором чартеру, не підлягає нормативній міжнародній регламентації. Це означає, що морське перевезення за договорами чартеру в міжнародному сполученні підпадає під дію норм застосування національного права.

Для сфери застосування чартеру як об'єкта договірних відносин з перевезення служить вантаж, який через певні обставини (вели-

кий обсяг партії, специфічну регулярність відвантажень тощо) не може бути переданий для доставки публічному перевізнику – транспортному підприємству загального користування. Йдеться, як правило, про міжнародні морські перевезення масових вантажів на великі відстані. Для великих партій сировини, енергоносіїв, металів, сільськогосподарської продукції та іншого публічні перевізники не являють для вантажовласників інтерес. Ті в основному працюють на головних магістральних маршрутах переміщення товарів міжнародної торгівлі, встановлюють високі ціни, пристосовують судна для перевезень генеральних вантажів, як правило, контейнерів для розміщення в них великотоннажних контейнерів на лінійних судах-контейнеровозах.

Правова регламентація договору чартеру, а також зміст і умови документа чартеру залежать від того, до якого виду національне право відносить той чи інший договір чартеру. ЦК України кваліфікує чартер як договір фрахтування без підрозділу його на види.

Одним з різновидів договору чартеру натепер є договір про користування чужим судном. Договір бербоут-чартеру можна визначити як угоду, згідно з якою орендодавець передає фрахтувальнику корабель без екіпажу й обладнання (можливо, з частковим екіпажем і обладнанням) на певний термін, зазначений у договорі, або на невизначений термін, а фрахтувальник зобов'язується виплатити орендодавцю узгоджену плату.

Ключові слова: цивільні правовідносини, договір, чартер, бербоут-чартер, фрахтування, судно, повітряне судно, вантаж, пасажир, багаж, правочин, цивільне право.



Kolodin A. Regarding the issues of legal regulation, essence and main interests of the parties under the bareboat charter agreement

The proposed article stipulates that the regulation of private contractual relations related to transportation under a charter agreement is not subject to international regulations. This means that maritime transport under charter agreements in international traffic is subject to the rules of national law.

For the scope of the charter as the object of contractual relations for transportation is cargo, which due to certain circumstances (large batch size, specific regularity of shipments, etc.) cannot be transferred for delivery to a public carrier – a public transport company. We are talking, as a rule, about the international sea transportation of mass cargoes on long distances. For large consignments of raw materials, energy, metals, agricultural products, etc., public carriers are not of interest to cargo owners. They mainly work on the main routes for the movement of international trade goods, set high prices, adapt ships for the transportation of general cargo, usually containers to accommodate large containers on liner container vessels.

The legal regulation of the charter agreement, as well as the content and conditions of the charter document depend on the type of national law applicable to a particular charter agreement. The Central Committee of Ukraine qualifies a charter as a charter agreement without dividing it into types.

One of the types of charter agreement at present is a contract for the use of another vessel. A bareboat

charter agreement can be defined as an agreement under which the lessor transfers to the charterer a ship without crew and equipment (possibly with partial crew and equipment) for a specified period specified in the contract or for an indefinite period, and the charterer undertakes to pay the lessor fee.

Key words: civil relations, contract, charter, bareboat charter, chartering, ship, aircraft, cargo, passenger, luggage, transactions, civil law.

Література

1. Цивільний кодекс України : Закон України від 16.01.2003 р. Відомості Верховної Ради України. 2003. № 45–46. Ст. 356.
2. Кодекс торговельного мореплавства України : Закон України від 23 травня 1995 року № 176/95-ВР. Відомості Верховної Ради України (ВВР), 1995, №№ 47, 48, 49, 50, 51, 52, ст. 349. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/176/95-%D0%B2%D1%80#top>.
3. Кодекс торговельного мореплавства України (КТМУ). Науково-практичний коментар. Коментовані кодекси – науково-практичні коментарі до чинного законодавства України. URL: <http://uazakon.ru/ukr/ktmu/index.htm>.
4. Ніцелєвіч А. Договір фрахтування судна на час / А. Ніцелєвіч, В. Лебедев. Судноплавство. 2002. № 1–2. С. 66–67.
5. Судник Н.В. Організаційно-економічні основи забезпечення ефективної експлуатації орендованого флоту : автореф. дис. ... канд. екон. наук : 08.00.04. Ін-т проблем ринку та екон.-екол. дослідж. Одеса, 2016. 20 с.
6. Цивільне право України. Договірні та недоговірні зобов'язання : підручник / С.С. Бичкова, І.А. Бірюков, В.І. Бобрик та ін. ; за заг. ред. С.С. Бичкової. 3-тє вид., змін. та допов. Київ : Алерта, 2014. 496 с.
7. Lista publicațiilor: Tașian Roman – 1 articole. Descărcări – 2. Vizualizări – 287. Articole on reviste din RM – 1. 2016. 1.

