

УДК 347.791.3:656.022.32(477)
DOI <https://doi.org/10.32837/yuv.v0i6.2280>

О. Балобанов,
кандидат юридичних наук,
професор кафедри морського права
Одеського національного морського університету

А. Пальченко,
старший викладач кафедри морського права
Одеського національного морського університету

ПРАВОВІ АСПЕКТИ ПЕРЕДАЧІ В БЕРБОУТ-ЧАРТЕР МОРСЬКИХ СУДЕН, ЩО ПЛАВАЮТЬ ПІД ПРАПОРОМ УКРАЇНИ

Постановка проблеми. Правове регулювання передачі морського судна в бербоут-чартер є доволі складним питанням. Не існує універсальної конвенції яка б повній мірі висвітлювала правові питання договору фрахтування. Складність відносин, що випливають із договору фрахтування, різноманіття умов, у яких відбувається морське перевезення вантажів, обмежений час, що є у розпорядженні сторін для переговорів, – усе це зумовлює практичну неможливість заново формулювати всі умови договорів під час укладення кожної конкретної угоди. Тому загальноприйнятим у сучасному торговельному мореплаванні є використання типових проформ чартерів. У міжнародному морському бізнесі найчастіше застосовується стандартний бербоутний чартер проформи «Беркон-89».

Стан опрацювання проблематики. Особливий вклад в дослідження цієї проблематики внесли такі науковці, як: О.М. Шемякін, А.А. Ніцевич, О.Д. Несімко, Н.Б. Мірошніченко, Р.П. Ярмолевич та інші вчені.

Мета – провести дослідження правових аспектів передачі морських суден, які плавають під прапором України в бербоут-чартер. Аналіз проформ чартерів при укладанні договорів фрахтування морського судна.

Виклад основного матеріалу.

Стаття 203 Кодексу торговельного мореплавання України визначає бербоут-чартер як договір, за яким судновласник зобов'язується передати фрахтувальнику судно на певний час за обумовлену плату (фрахт) з метою торговельного мореплавання, судно передається у фрахт без спорядження та не укомплектовано екіпажем [1]. Таким чином, бербоут-чартер за своєю юридичною природою є передбаченим Цивільним Кодексом України договором майнового найму (оренди) морського судна. Глава 1 розділу VI КТМУ «Договір фрахтування судів на певний час» чітко не регламентує правовідносини сторін, їх взаємні права та обов'язки, надаючи сторонам можливість самим деталізувати правовідносини між собою [1]. Української проформи бербоут-чартерного контракту немає. У міжнародному морському бізнесі найчастіше застосовується стандартний бербоутний чартер Балтійської та Міжнародної морської Ради (БІМКО) проформи «Беркон-89». Як і тайм-чартер, договором фрахтування судна на якийсь час, бербоут-чартер – “bare boat charter” розглядається як різновид договору оренди транспортного судна, але без надання послуг з керування транспортним засобом



та його технічної експлуатації. Зазвичай укладання бербоут-чартера використовуються стандартні форми (проформи) договорів. Причому до 1989 року застосовувалися стандартні проформи бербоут-чартеру «Беркон А» та «Беркон Б», схвалені БІМКО. У 1989 р. ці дві проформи були об'єднані в одну – «Беркон 89», що передбачає крім передачі судна в оренду, можливість його викупу фрахтувальником після закінчення терміну бербоут-чартера і завершення всіх платежів по ньому. Наступними версіями стали проформи Беркон 2001 та Беркон 2017.

Проформа контракту «Беркон-89» чітко регламентує взаємні обов'язки та права первинного (оригінального) судновласника та фрахтувальника, який на період дії контракту стає вторинним судновласником (ст. 20 КТМУ) [1]. Сторони мають право самостійно, за взаємною згодою вносити у типову проформу контракту ті чи інші зміни та доповнення. Бербоут-чартер проформи «Беркон-89» має 5 розділів, що несуть різне правове навантаження.

а) частина I контракту – загальна – визначає найменування та юридичні адреси сторін, назву та характеристики судна, що здається у фрахт, час і місце здачі у фрахт, час і місце повернення судна з фрахту, термін дії чартеру, фрахтову ставку та інші необхідні умови загального характеру.

б) частина II договору детально регламентує правовідносини сторін, передбачаючи як обов'язкову умову повернення судна первинному судновласнику після закінчення терміну дії чартеру. Таким чином, II частина контракту характеризує бербоут-чартер за юридичною природою договором оренди судна на певний час.

в) частина III договору встановлює становища, застосовувані лише для знову будуються судів, фактично перетворюючи договір на тристоронній (судновласник, суднобудівник і фрахтувальник) договір лізингу.

г) частина IV контракту є угодою між судновласником та фрахтувальником про оренду – купівлю судна. Саме частина IV контракту перетворює бербоут-чартер, на думку багатьох фахівців, із договору чистої оренди судна на договір купівлі-продажу судна на кредит, де кредитором виступає судновласник.

д) частина V контракту встановлює положення судів, внесених до реєстру бербоутних чартерів.

Таким чином, залежно від того, які саме розділи (частини) бербоут-чартера узгоджені та підписані сторонами, цей контракт є або договором оренди судна, або лізингом або купівлею-продажем відфрахтованого судна у кредит/розстрочку [3, с. 56].

Важливо визначити відмінність тайм-чартеру, як суто орендного договору, від бербоут-чартера, юридичну природу якого вказали вище.

Принципові відмінності умов тайм-чартеру від бербоут-чартерів полягають у наступному.

Відповідно до умов тайм-чартеру судновласник зобов'язаний не лише зрадити фрахтувальнику у тимчасове користування судно в морехідному стані, що відповідає встановленому класу Реєстру, але й підтримувати судно в такому стані протягом усього терміну експлуатації. Виходячи з цього, судновласник протягом терміну дії тайм-чартеру зобов'язаний забезпечити поточне обслуговування та поточний ремонт корпусу судна, його механізмів та обладнання, постачати судно змінно-запасними частинами.

По тайм-чартеру судновласник зобов'язаний також укомплектувати судно, що передається у фрахт, кваліфікованим екіпажем, за свій рахунок утримувати екіпаж у період дії чартеру, в установленому порядку проводити зміну екіпажу. Оскільки капітан та члени екіпажу відфрахтованого судна є службовцями первинного судновласника, останній несе відповідальність за всі наслідки, що настали внаслідок помилок у судноводінні



та управлінні судном, а також внаслідок порушення членів екіпажу внутрішнього розпорядку на судні. Якщо фрахтувальники мають підстави бути незадоволеними поведінкою капітана або будь-кого з членів екіпажу, фрахтувальник має право вимагати їх заміну, а судовласник, при обґрунтованості претензій фрахтувальника, зобов'язаний за свій рахунок зробити їх заміну [3, с. 89].

З усіх питань, що стосуються комерційної експлуатації судна, капітан і екіпаж відфрахтованого за тайм-чартером судна підпорядковані фрахтувальнику. Оскільки між проблемами безпеки мореплавання (інтереси первинного судовласника) та проблемами максимальної комерційної експлуатації судна та отриманням судном максимальних доходів (інтереси фрахтувальника) існують об'єктивні протиріччя, вирішення цих проблем практично буває досить складним.

У період дії тайм-чартеру відфрахтоване судно продовжує залишатися внесеним до Державного судового Реєстру України та, відповідно, продовжує експлуатуватися під прапором України та нести свою колишню назву [2].

На відміну від тайм-чартеру, бербоут-чартер передбачає обов'язок первинного судовласника передати фрахтувальнику судно в морехідному стані, що має необхідні реєстрові документи та відповідає встановленому класу Реєстру. Однак надалі, у період дії бербоут-чартера обов'язок підтримувати судно, його механізми та обладнання у належному технічному стані, постачати судно необхідними змінно-запасними частинами, проводити необхідні ремонти лежить на фрахтувальнику.

Згідно зі стандартною проформою бербоут-чартера «Беркон-89» первинний судовласник передає судно фрахтувальнику без екіпажу.

Фрахтувальник самостійно призначає капітана, укомплектовує екі-

паж, який підпорядкований фрахтувальнику у питаннях комерційної експлуатації судна, а й у питаннях технічної експлуатації та безпеки мореплавання. З цього випливає, що всі негативні наслідки, спричинені помилками у судноводінні та управлінні судном, несе фрахтувальник.

Відповідно до ст. 9 бербоутного чартеру «Беркон-89» фрахтувальник зобов'язаний утримувати судно, його механізми, котли, пристрої та запасні частини у належно відремонтованому та у хорошому робочому стані, забезпечувати наявність на борту судна класифікаційних документів з терміном дії, що не минув, для збереження класу. Фрахтувальники зобов'язані вживати негайних заходів для необхідного ремонту.

Відповідно до ст. 2 контракту про форми «Беркон-89» судовласник є відповідальним лише за ремонт, що виник унаслідок необхідності усунення наслідків прихованих дефектів судна, його механізмів чи обладнання, якщо ці дефекти виявилися протягом не більше 18 місяців після здачі судна в оренду. Надалі навіть приховані дефекти судна підлягають усуненню фрахтувальником за його рахунок.

Бербоут-чартером часто передбачається за погодженням сторін зміна Державної реєстрації судна, що відфрахтується, право на несення іншого прапора та зміна назви судна.

Для зміни державної реєстрації, прапора та назви судна необхідне тимчасове виведення судна з Державного судового Реєстру України. Держава встановлює досить жорсткі форми контролю за виведенням, зокрема тимчасовим, судів із Державного судового реєстру України. Стаття 34 КТМУ «Тимчасова втрата українським судном права плавання під прапором України» встановлює, що тимчасове, на період строку дії бербоут-чартеру, виведення судна з Державного судового реєстру України та відповідно тимчасова втрата права плавання під прапором України



допускається лише з дозволу Міністерства інфраструктури України [1]. При цьому це правило поширюється не тільки на державні, а й на приватновласницькі судна. Такий дозвіл дається тільки в тому випадку, якщо законодавство іноземної держави, під чийм прапором плаватиме судно, що відфрахтовується, не забороняє зміну прапора, тобто. Законодавство цієї держави не буде перешкодою до виключення судна з тимчасової реєстрації цієї держави та зміни її прапора на прапор України після завершення бербоут-чартеру.

Пункти 51, 52 Порядку ведення Державного судового реєстру України та Судової книги України, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 26.09.1997 р. № 1069 деталізує умови тимчасового виведення чартеру судна, зокрема, перелік документів, які судновласник зобов'язаний подати до Міністерства інфраструктури [2]. Так, як один із обов'язкових документів до Міністерства подається копія контракту і, отже, у кожному окремому випадку Мінтранс контролює умови передачі судна до бербоут-чартера.

Стаття 206 КТМУ «Субаренда» надає бербоут-чартерному фрахтувальнику право укласти від свого імені самостійний договір фрахтування з третьою особою [1]. У цьому плані ст. 20 бербоут-чартера про форми Беркон-89 сформульована значно краще, чіткіше захищаючи інтереси первинного судновласника. Зазначеною статтею контракту фрахтувальнику заборонено переуступати чартер або здавати судно в суборенду без попередньої письмової згоди судновласника та суборенда допускається лише за дотримання таких положень та умов, які схвалені судновласником. Однак при цьому судновласник не може необґрунтовано відмовити у укладанні договору суборенди.

Незалежно від укладання фрахтувальником договору суборенди

повністю відповідальним за належне виконання бербоут-чартера перед первинним судновласником є фрахтувальник.

Закон України про оренду державного майна встановлює, що обов'язок страхування орендованого майна лежить на орендарі. Бербоут-чартер проформи «Беркон-89» надає сторонам можливість вирішення питання страхування судна самостійно. Так, ст. 12 договору встановлює, що протягом терміну оренди судно страхується фрахтувальником з його рахунків від морських і військових ризиків. Стаття 13 год. цього ж договору встановлює, що страхування судна здійснюється судновласником. При цьому слід враховувати, що ризик випадкового пошкодження або випадкової загибелі судна несе судновласник.

Виходячи з цього, а також вимоги українського законодавства необхідно виключати ст. 13 проформи контракту, а ст. 12 конкретизувати, що у разі загибелі судна страхове відшкодування підлягає виплаті. Стаття 5 договору «Беркон-89» встановлюють найважливіші параметри експлуатації зафрахтованого судна. Зокрема, цією статтею встановлено, що судно має використовуватись виключно у законних рейсах для перевезення законних вантажів у межах районів експлуатації.

Заборонено використовувати судно у вантажоперевезеннях чи іншій діяльності, забороненій законом будь-якої країни, у перевезенні контрабандних чи заборонених вантажів, внаслідок чого судно може бути вилучено чи конфісковано. Відповідно до ст. 23 заборонено спрямовувати та експлуатувати зафрахтоване судно без попередньої згоди судновласника до зон військових дій, цивільних заворушень, піратства чи інші райони, де судно може загрозувати небезпека.

Відповідно до ст. 7 умов контракту «Беркон-89» фрахтувальники повинні тримати судновласників у курсі запланованої роботи судна.



Найважливішим елементом захисту інтересів первинного судновласника є умови бербоут-чартера «Беркон-89», встановлені статтею 7 – «Судновласники мають право в будь-який час інспектувати або оглянути судно або доручити повноважному сюрвеєру провести такий огляд, щоб встановити стан судна та переконатися, що судно належним чином відремонтовано та правильно експлуатується. Весь час, витрачений на інспектування, огляд чи ремонт, вважається часом оренди і є частиною терміну оренди. Судновласники також мають право у будь-який час перевіряти суднові журнали відфрахтованого судна». Для забезпечення своїх вимог до фрахтувальника відповідно до ст. 16 «Беркон-89» судновласник має право здійснити своє право застави на всі вантажі, фрахт за будь-яким коносаментом та субфрахт, що належать фрахтувальнику.

І нарешті, згідно зі ст. 22 частини II контракту на забезпечення інтересів судновласника за погодженням сторін може бути заповнений пункт 25 ч. 1 контракту, внаслідок якого фрахтувальник зобов'язується до передачі судна в оренду забезпечити гарантію або грошове забезпечення першокласного банку як гарантію повного виконання зобов'язання фрахтувальника по чартеру.

Відповідно до статті 15 проформи контракту «Беркон-89» фрахтувальники не повинні допускати здійснення заставного права на судно або знаходження судна в закладі з вини фрахтувальника або його агентів, що може надати перевагу правом володіння та інтересам власника судна. Фрахтувальник зобов'язаний гарантувати судновласнику відшкодування збитків та забезпечити не використання заставного права на судно протягом строку оренди.

Фрахтувальник зобов'язаний вжити будь-яких розумних заходів для звільнення судна з-під арешту

та власним коштом внести заставу, що гарантує звільнення судна.

За умовами чартеру ні фрахтувальник, ні капітан не мають права здійснювати або дозволити здійснення будь-якого заставного права на судно».

Як зазначалося раніше, частина II бербоут-чартера «Беркон 89» визначає відносини між судновласником та фрахтувальником як відносини оренди майна судна. Після закінчення терміну оренди судно підлягає поверненню судновласнику. При цьому згідно зі ст. 6 частини II контракту при поверненні судна з оренди судно підлягає огляду та всі витрати на виведення з оренди несе фрахтувальник.

Аналіз нововведень у проформу Беркон 2017. Стан судна в момент його передачі фрахтувальнику є ключовою особливістю, оскільки фрахтувальник, як правило, позбавляється права пред'являти судновласнику будь-які претензії щодо стану судна після прийняття судна. Проформа Беркон 2017 накладає на судновласника абсолютний обов'язок виявити «належну турботливість» щодо приведення судна в морехідний стан під час передачі судна в чартер.

Крім того, якщо фрахтувальник перевірів судно до його передачі, то в момент такої передачі судно має бути в тому самому стані, в якому було в момент інспектування до його передачі, за винятком природного зношування.

Якщо після передачі судна протягом договірних місяців або 12 місяців, як це передбачено проформою 2017, після передачі судна будуть виявлені приховані дефекти, які потребують ремонту, то відповідальність за витрати на ремонт прихованих дефектів несуть судновласники.

Проформа 2017 р. передбачила можливість фрахтувальнику продовжити чартер за заздалегідь обумовленою ставкою, узгодженою та зазначеною сторонами у чартері. Проформа



2017 р. включила нове положення, яке дає фрахтувальнику та судновласнику право проводити своїх представників на борт судна до передачі та до повернення судна. Крім того, фрахтувальник та судновласник тепер можуть організувати підводну перевірку корпусу, керма та гвинта в рамках загального обстеження стану судна при передачі та поверненні судна відповідно. У випадку, якщо фрахтувальник не сплатить весь фрахт протягом вищезазначеного періоду, то судновласник тепер має право без будь-яких подальших повідомлень розірвати чартер у будь-який час, поки фрахт залишається неоплаченим, а не вилучити судно з експлуатації, як це було передбачено у проформі 2001 р..

Положення про страхування тепер передбачають страхування на користь обох і судновласника, і фрахтувальника. Страхові поліси оформляються на імена судновласника та фрахтувальника одночасно. Це нововведення пов'язане з тим, що позови можуть помилково податись як проти одного, так і проти іншого суб'єкта, а також з метою недопущення пропуску строків позовної давності за можливих позовів. За умовами проформи Беркон 2017 року майнове страхування судна від морських та військових ризиків може бути здійснене як за рахунок власника судна (ст. 17 с), так і за рахунок фрахтувальника (ст. 17 б), що відповідно відбивається на розмірі орендної плати.

Попередні чартер та угода про викуп судна було замінено на домовленість про можливу купівлю судна фрахтувальником. У версії 2001 року право власності на судно передавалося фрахтувальнику після здійснення остаточних сплат відповідно до чартера. Угода 2017 року тепер надає фрахтувальнику кілька варіантів купівлі судна протягом періоду дії чартеру за заздалегідь обумовленою ціною. Проформа замінила можливість вилучення судна з експлуатації

у разі порушення фрахтувальником положень чартеру на можливість припинення чартеру. Необхідно сказати, що сторони вільні у виборі будь-якої версії проформ для укладання бербоут-чартера.

Висновки. Отже, під час підписання судновласником і фрахтувальником лише частин I і II бербоутного чартеру проформи «Беркон 89» відносини між сторонами з юридичної є відносинами за договором оренди майна-судна. Право власності до орендаря не переходить. Після закінчення терміну дії чартеру судно однозначно підлягає поверненню судновласнику у належному стані. Передача фрахтувальником судна в суборенду допускається виключно за попередньою письмовою згодою судновласника. Укладання договору суборенди жодною мірою не змінює юридичний характер відносин між судновласником та фрахтувальником. Під час укладання бербоут-чартера судновласник не несе експлуатаційних витрат. Умови контракту «Беркон 89» достатньо захищають інтереси судновласника, який може і повинен здійснити належний контроль за станом відфрахтованого судна та його експлуатацією відповідно до умов контракту і, навіть більше, забезпечення своїх інтересів має право відповідно до ст. 16 частини II договору використовувати заставне декларація про майно і матеріальні права фрахтувальника, а під час укладання договору вправі порушувати питання про надання фрахтувальником належного забезпечення.

На нашу думку, у чартері недостатньо опрацьовано питання дострокового розірвання контракту на вимогу судновласника. Зокрема, п. «а» ст. 9 контракту судновласник має право вивести судно з експлуатації фрахтувальника у разі невчасності проведення ремонту судна.

Тим часом, при підписанні бербоутного чартеру судновласник повинен вимагати внесення доповнень



до контракту щодо підстав та умов дострокового розірвання контракту на вимогу судновласника: за порушення умов експлуатації судна (ст. 5 і 23 ч. 2 контракту); у разі неналежної технічної експлуатації судна та якщо фрахтувальник не підтримує судно, його механізми та обладнання у нормальному стані, якщо фрахтувальник несвоєчасно здійснює оплату орендних платежів, якщо фрахтувальник допускає арешт або заставу судна на вимогу третіх осіб.

У разі, якщо екіпаж відфрахтованого судна формується фрахтувальником із числа працівників плавскладу судновласника, спрямованих ним у розпорядження фрахтувальника, індивідуальні контракти між членами екіпажу та фрахтувальником повинні узгоджуватися з профспілковим комітетом судновласника. При укладанні бербоутного чартеру повне оперування судном, включаючи судноводіння, переходить до фрахтувальника. Однак це аж ніяк не означає, що судновласник втрачає контроль за судном та умовами його експлуатації. Більше того, оскільки капітан та екіпаж юридично є службовцями фрахтувальника, такий контроль із боку судновласника має бути посилено. Можливість втрати судновласником судна, відфрахтованого в бербоут-чартер при сумлінності сторін та належному виконанні ними своїх обов'язків зводиться до мінімуму та обмежується випадками загибелі судна внаслідок форс-мажорних обставин. У цьому випадку збитки судновласника покриваються виплатою йому страхового відшкодування. У разі несумлінності фрахтувальника, порушення ним умов комерційної та технічної експлуатації судна, а також при наближенні фрахтувальника до фінансового краху ризик втрати судновласником судна різко зростає.

Слід мати на увазі, що відповідно до конвенції щодо арешту судів, а також в силу ст. 43 КТМ України

судно може бути арештоване за морськими вимогами за боргами не тільки судновласника, а й фрахтувальників за бербоут-чартером, тайм-чартером і навіть за рейсовим чартером. Якщо звільнення судна з-під арешту боржником не вноситься інше належне забезпечення, заарештоване судно може бути продано за рішенням суду задоволення вимог кредитора.

В умовах надзвичайно важливо до підписання договору чи до надання дозволу судновласником укладання фрахтувальником договору суборенди ретельно з'ясувати сумлінність і фінансовий стан фрахтувальника і субфрахтувальника й надалі контролювати їх фінансовий стан. У зв'язку з цим недоцільно також укладати багаторічні контракти, оскільки з часом фінансовий стан фрахтувальника та субфрахтувальника може різко змінитися.

У статті розглядаються питання, що стосуються правових аспектів передачі в бербоут-чартер морських суден, які плавають під прапором України. Бербоут-чартер як договір, за яким судновласник зобов'язується передати фрахтувальнику судно на певний час за обумовлену плату (фрахт) з метою торговельного мореплавання, судно передається у фрахт без спорядження та не укомплектовано екіпажем. У міжнародному морському бізнесі найчастіше застосовується стандартний бербоутний чартер проформи «Беркон-89». Проформа контракту «Беркон-89» чітко регламентує взаємні обов'язки та права первинного (оригінального) судновласника та фрахтувальника, який на період дії контракту стає вторинним судновласником. Сторони мають право самостійно, за взаємною згодою вносити у типову проформу контракту ті чи інші зміни та доповнення. Визначається відмінність тайм-чартеру, як суто орендного договору, від



бербоут-чартера. У період дії тайм-чартеру відфрахтоване судно продовжує залишатися внесеним до Державного суднового Реєстру України та, відповідно, продовжує експлуатуватися під прапором України та нести свою колишню назву. На відміну від тайм-чартеру, бербоут-чартер передбачає обов'язок первинного судновласника передати фрахтувальнику судно в морехідному стані, що має необхідні реєстрові документи та відповідає встановленому класу Реєстру. У період дії бербоут-чартера обов'язок підтримувати судно, його механізми та обладнання у належному технічному стані, постачати судно необхідними змінно-запасними частинами, проводити необхідні ремонти лежить на фрахтувальнику. Незалежно від укладання фрахтувальником договору суборенди повністю відповідальним за належне виконання бербоут-чартера перед первинним судновласником є фрахтувальник. Аналіз проформ чартерів при укладанні договорів фрахтування морського судна.

Ключові слова: проформа, бербоут, чартер, морське судно, договір, фрахтувальник, фрахтівник.

Balobanov O., Palchenko A. Legal aspects of transfer to bareboat charter of seagoing vessels flying the flag of Ukraine

This scientific article deals with issues related to the legal aspects of the transfer of seagoing vessels in a boat charter, flying the flag of Ukraine. Bareboat charter as a contract under which the shipowner undertakes to transfer the vessel to the charterer for a certain period of time for a specified fee (freight) for the purpose of merchant shipping, the vessel is transferred to freight without equipment and not equipped with a crew. In the international maritime business, the standard bareboat

charter proforma "Berkon-89" is most often used. The proforma contract "Berkon-89" clearly regulates the mutual obligations and rights of the primary (original) shipowner and the charterer, who for the period of the contract becomes the secondary shipowner. The parties have the right to make certain changes and additions to the standard proforma of the contract independently, by mutual consent. The difference between a time charter, as a purely lease agreement, and a bareboat charter is determined. During the time charter period, the chartered vessel continues to be entered in the State Ship Register of Ukraine and, accordingly, continues to operate under the flag of Ukraine and to bear its former name. Unlike a time charter, a bareboat charter provides for the obligation of the original shipowner to transfer to the charterer a vessel in seaworthy condition, which has the necessary register documents and corresponds to the established class of the Register. During the period of bareboat charter, the obligation to maintain the vessel, its mechanisms and equipment in proper technical condition, to supply the vessel with the necessary replacement parts, to carry out the necessary repairs lies with the charterer. Irrespective of the conclusion of the sublease agreement by the charterer, the charterer is fully responsible for the proper execution of the bareboat charter before the primary shipowner. Analysis of proforma charters when concluding chartering contracts for a seagoing vessel.

Key words: proforma, bareboat, charter, sea vessel, contract, charterer, charterer.

Література

1. Кодекс торгового мореплавства України: Закон України від 23.05.1995 р. // Відомості Верховної Ради України. 1993. № 47.



2. Постанова Кабінету Міністрів України від 26.09.1997 р. N 1069 Про затвердження Порядку ведення Державного суднового реєстру України і Суднової книги України URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1069-97-n#Text>

3. Фрахтование судов и деме-редж. / А.А.-А. Ницевич, Н.В. Мельников, Н.В. Мирошниченко, А.В. Скоробогатов, В.П. Лебедев ; под ред. Х.Б. Мирошниченко. Одесса : Фенікс, 2013. 112 с.

4. Ярмолович П.П. Фрахтування морських суден : Конспект лекцій. Одеса : Видавінформ ОНМА, 2007. 160 с.

5. Гецимко О.Д. Особливості договору морського чартера. Вісник Національного університету «Львівська політехніка». Серія «Юридичні науки». 2014. № 807. С. 180–186.

6. Мирошниченко Н. Канцелирование чартера / Н. Мирошниченко, Д. Загороднюк. Морское Страхование. 2013. URL: <http://interlegal.com.ua/ru/publikacii/kancelirovanie-chartera/>

7. Вплив перевантаження. Вплив проектних пропозицій Monalisa на окремі аспекти чартерних партій та договорів морського перевезення. 2014. URL: <http://monalisaproject.eu/wp-content/uploads/Monalisa-Impact-on-aiffreight-2014.pdf>

8. Шемякін О.М. Міжнародне приватне морське право. Одеса : ЛАТСТАР, 2017.

9. Мирошниченко Н., Загороднюк Д. Тайм-чартер: положення, касаючіеся вивода судна из аренды (off-hire) Часть 2. URL: <https://interlegal.com.ua/ru/publikacii/off-hire-2/>