

## МІСЦЕ ДОГОВОРУ ЧАРТЕРУ (ФРАХТУВАННЯ) У ЦИВІЛЬНОМУ ПРАВІ УКРАЇНИ

### PLACE OF CHARTER AGREEMENT (CHARTERING) IN CIVIL LAW OF UKRAINE

Попов В.А., к.ю.н.,  
асистент кафедри цивільного права № 2

*Національний юридичний університет імені Ярослава Мудрого*

Рубан О.О., к.ю.н.,  
асистент кафедри цивільного права № 2

*Національний юридичний університет імені Ярослава Мудрого*

У статті проведено аналіз теоретичних і практичних питань, пов'язаних із регулюванням договору чартеру як одного з видів договорів перевезення. У статті досліджено правову природу договору чартеру в Україні, а також надано правові характеристики різним видам договору фрахтування. Проведено порівняльний аналіз димайз-чартеру, бербоут-чартеру та тайм-чартеру, інших різновидів договору фрахтування. Регулювання транспортних відносин здійснюється не лише на рівні законодавства, а й за допомогою цивільно-правових договорів, у системі яких важливе місце посідають чартерні договори. Саме з їхньою допомогою відбувається регулювання значної частки морських перевезень вантажу та пасажирів. В умовах бурхливого економічного розвитку міжнародні перевезення набувають усе більшого значення, а тому правове регулювання транспортних відносин визнається вирішальним на сучасному етапі розвитку нашої держави. Так, Концепція адаптації законодавства України до законодавства Європейського Союзу, схвалена постановою Кабінету Міністрів України від 16 серпня 1999 року № 1496, визначає сферу транспортного законодавства однією із пріоритетних сфер законодавства, яке має бути адаптоване до законодавства Європейського Союзу.

З розвитком науково-технічних досягнень зростає роль перевезень, які дозволяють максимально зручним і швидким способом здійснити міжнародні перевезення.

Популярність чартерних перевезень зумовлює інтерес до дослідження юридичних аспектів їх здійснення, передусім це стосується договору, на підставі якого виконується чартерне перевезення. Актуальним є питання щодо відсутності єдиного підходу до розуміння чартерних договорів, співвідношення чартеру із суміжними договорами. Приділена увага розробленню конкретних практичних рекомендацій із застосування чинного законодавства України та міжнародного законодавства стосовно перевезень за допомогою договору фрахтування, а також рекомендацій щодо регулювання договору чартеру в законодавстві України.

**Ключові слова:** договір фрахтування, чартерне перевезення, чартерні правовідносини, види договору фрахтування, димайз-чартер, бербоут-чартер, тайм-чартер, відповідальність перевізника.

The article analyzes the theoretical and practical issues related to the regulation of the charter agreement as one of the types of transportation agreements. The article examines the legal nature of the charter agreement in Ukraine, as well as provides legal characteristics for different types of charter agreements. A comparative analysis of demise charter, bareboat charter and time charter, and other types of chartering agreement. Regulation of transport relations is carried out not only at the level of legislation, but also through civil law agreements, in the system of which charter agreements occupy an important place. It is with their help that a significant share of sea freight and passenger traffic is regulated. In the conditions of rapid economic development, international transportation is becoming increasingly important, and therefore the legal regulation of transport relations is recognized as crucial at the present stage of development of our state. Thus, the Concept of Adaptation of Ukrainian Legislation to the Legislation of the European Union, approved by the Resolution of the Cabinet of Ministers of Ukraine of August 16, 1999 № 1496, defines the sphere of transport legislation as one of the priority areas of legislation to be adapted to European Union legislation.

With the development of scientific and technical achievements, the role of transportation is growing, which allows to carry out international transportation in the most convenient and fast way.

The popularity of charter transportation determines the interest in the study of legal aspects of their implementation, especially in the contract on the basis of which charter transportation is performed. The topical issue is the lack of a unified approach to understanding charter agreements and the relationship of charter with related agreements. Attention is paid to the development of specific practical recommendations for the application of current legislation of Ukraine and international law regarding transportation through a charter agreement, as well as recommendations for the regulation of the charter agreement in the legislation of Ukraine.

**Key words:** charter contract, charter carriage, charter relations, types of chartering agreement, demise charter, bareboat charter, time charter, civil liability of carrier.

Сучасний стан розвитку економіки, зміцнення статусу України як надійного торгового партнера у світовій економіці створюють умови для поглибленого дослідження, пропозицій щодо адаптації вітчизняного законодавства до загальноприйнятих норм у міжнародному правовому просторі. Особливої уваги потребує ставлення до таких питань в умовах рекодифікації цивільного законодавства України.

**Виклад основного матеріалу.** Положення вітчизняного цивільного законодавства містять цілу низку окремих різновидів договору перевезення. Особливим різновидом такого договору є договір чартеру-фрахтування. Відповідно до ст. 912 Цивільного кодексу (далі – ЦК) України, за договором чартеру (фрахтування) одна сторона (фрахтівник) зобов'язується надати другій стороні (фрахтувальникові) за плату всю або частину місткості в одному чи кількох транспортних засобах на один або кілька рейсів для перевезення вантажу, пасажирів, багажу, пошти або з іншою метою, якщо це не суперечить закону й іншим

нормативно-правовим актам [1]. Водночас досить цікавим фактом є те, що безпосередньо у визначенні даного договору, який належить до договорів про надання транспортних послуг, наявні ознаки договорів щодо передання майна в користування, тобто найму / оренди, наприклад найму / оренди транспортного засобу.

Тези стосовно визначення місця договору чартеру (фрахтування) у системі договірних прав України існують вже чималий час, однак єдиного підходу для визначення цього питання досі не сформовано.

Для визначення місця й особливостей договору чартеру (фрахтування) необхідно більш детально дослідити його юридичні ознаки. Згідно чинною правовою характеристикою, він завжди є двостороннім, консенсуальним та відплатним.

Щодо форми такого правочину – вона завжди є письмовою, яка оформлюється шляхом складання єдиного документа, який підписується фрахтівником і фрахтувальником або їхніми представниками. Особливість цього

договору визначається сферою його застосування, а саме видом транспорту, яким здійснюється перевезення, тобто водним або повітряним транспортом. Такий договір здебільшого застосовується під час організації нерегулярних перевезень, для оформлення перевезення масових вантажів (нафта, вугілля, руда тощо), що заповнюють якщо не все судно, то більшу його частину. Нерідко трапляються випадки, коли договір чартеру (фрахтування) укладається і під час пасажирських перевезень. Найяскравішим прикладом є туристичні перевезення пасажирів, у яких туристична компанія отримує всю або частину місткості в одному чи кількох транспортних засобах (класичним прикладом є літак, однак таким транспортним засобом може виступати і човен) на один або кілька рейсів для доставки або туристичного (круїзного) перевезення пасажирів із туристичною метою. У зв'язку із цим чартер не варто вважати договором приєднання, на відміну від договору перевезення транспортом загального користування [2, с. 154], адже визначення істотних умов цього договору, за винятком діяльності компаній-монополістів в окремих портах, відбувається за погодженням сторін. Відповідно фрахтувальник має можливість вплинути на такі договірні умови, як місце і строк надання судна для завантаження, маршрут його слідування, розмір фрахту тощо (ст. 136 Кодексу торгового мореплавства України (далі – КТМ України) [3]), ст. 61 Повітряного кодексу України (далі – ПК України) [4].

Щодо суб'єктів такого договору, то сторонами договору чартеру (фрахтування) є фрахтувальник та фрахтівник. Фрахтівником є володілець транспортного судна (його власник або особа, якій транспортний засіб належить на іншій правовій підставі). Фрахтувальником є юридична особа або фізична особа, зацікавлена в перевезенні великих партій вантажів або групи пасажирів за маршрутом, передбаченим договором чартеру (фрахтування), що зазвичай не збігається із встановленими напрямками перевезення. Фрахтувальником може бути й відправник або одержувач вантажу [5].

У вітчизняній цивілістиці щодо юридичної природи договору чартеру існують різні наукові погляди. Наприклад, Є.Д. Стрельцова зазначає, що коли предметом договору перевезення є діяльність із надання транспортних послуг, то предметом договору чартеру (найму) є надання в користування всього морського судна або його частини [6, с. 51]. У такому разі, фактично, дослідниця вважає, що такий правочин доцільніше відносити до договорів про передавання майна в користування. Аналогічно вважає Е.В. Вакулович, зазначає, що договір чартеру (фрахтування), зокрема фрахтування судна без екіпажу, варто відносити до договорів найму (оренди) транспортного засобу. Справді, окремі підвиди договору чартеру (фрахтування), а саме бербоут-чартер (bareboat charter) та димайз-чартер (demise charter), є такими договорами, які варто відносити до договорів найму (оренди) транспортного засобу [7]. На відміну від них, О.Д. Кейлін висловлює протилежну думку про те, що економічний зміст договору фрахтування судна на відповідний проміжок часу, отже, і його юридичне навантаження, лишаються тими ж самими, що і договір, який укладається в разі переміщення вантажу морським шляхом, і не є договором майнового найму [8, с. 8].

Погоджуємося з наведеними вище думками про те, що окремі види договорів чартеру (фрахтування) за своєю юридичною природою доцільніше відносити до договорів найму (оренди), зазначимо, що вирішальну роль у таких правовідносинах відіграє саме мета укладення цього договору – переміщення вантажу з однієї місцевості в іншу, доставка пасажирів у певний пункт призначення, переміщення пасажирів певною територією в туристичних цілях, адже метою фрахтувальника є не отримання всієї або частки місткості судна, а саме результат.

У контексті розгляду питання стосовно договору чартеру (фрахтування) суден варто зазначити, що у ст. 203 КТМ України вказується, що за договором чартеру (фрахтування) судна на певний час судновласник зобов'язується за обумовлену плату (фрахт) надати судно фрахтувальнику для перевезення пасажирів, вантажів та для інших цілей торгового мореплавства на певний час [3]. Надане фрахтувальникові судно може бути споряджене й укомплектоване екіпажем (тайм-чартер (англ. Time charter)) або не споряджене і не укомплектоване екіпажем (бербоут-чартер (англ. Bareboat charter)). Димайз-чартером (англ. Demise charter party) є чартер, згідно з яким фрахтівнику передається весь обсяг прав з управління судном та контроль над його екіпажем, члени якого протягом чартерного рейсу є працівниками фрахтівника [2, с. 155].

Відповідно до положень КТМ України, у разі укладення договору бербоут-чартеру судновласник для виконання чартерного рейсу фактично надає в користування саме судно, але без екіпажу, а не його місткість. У ЦК України зазначено, що за договором чартеру (фрахтування) надається вся або частина місткості транспортного засобу. У ст. 805 ЦК України зазначено порядок найму транспортного засобу з екіпажем [1], однак немає жодного застереження щодо мети укладення такого договору. Отже, зауважимо, що йдеться або про колізію норм, або про співвідношення загальних і спеціальних норм, яка, з одного боку, відносить такі правовідносини до договорів перевезення (положення ЦК України), а з іншого (положення КТМ України) – фактично до договорів найму (оренди). ПК України у ст. 1 визначає чартерне повітряне перевезення як нерегулярне повітряне перевезення, що здійснюється на підставі договору чартеру (фрахтування), за яким авіаперевізник надає фрахтівнику або фрахтівникам за плату визначену кількість місць або всю місткість повітряного судна на один або декілька рейсів для перевезення пасажирів, багажу, вантажу або пошти, що зазначені фрахтівником [4]. Тобто ПК України регулює це питання так само, як і ЦК України, відносить такі відносини до договорів перевезення. Саме тому постає питання: чи є тотожними договір найму (оренди) транспортного засобу та договір чартеру?

У результаті проведеного аналізу положень законодавства і загальноприйнятих підходів до розуміння транспортних правовідносин робимо висновок, що ні, ці договори мають низку відмінностей, які дають можливість розмежовувати відносини найму від відносин перевезення.

Одним із критеріїв, на які варто звернути увагу під час дослідження цих договорів, на нашу думку, є їхня форма. Так, у ст. 799 ЦК України зазначено, що договір найму транспортного засобу укладається в письмовій формі, як і договір чартеру (фрахтування) [1]. Водночас у ЦК України зазначено, що порядок укладення і форма визначаються транспортними статутами та кодексами. Так, зокрема, КТМ України визначає, що рейсовий чартер повинен містити основні реквізити: найменування сторін, судна і вантажу, портів відправлення і призначення (або місця направлення судна), а також до рейсового чартеру можуть бути включені за згодою сторін інші умови і застереження. А в договорі найму (оренди) транспортного засобу не міститься таких вказівок. Він укладається у простій письмовій формі, а коли стороною договору є фізична особа – підлягає нотаріальному посвідченню.

Деякі науковці наголошують, що окремі види договору чартеру, а саме бербоут-чартер, за своєю правовою природою не відповідають загальній концепції договору чартеру-фрахтування, а фактично являють собою саме договори найму (оренди) транспортного засобу. Однак, на нашу думку, їх усе ж таки необхідно відносити до договорів перевезення, бо такі відносини мають чітке спряму-

вання на надання транспортних послуг. За своєю метою цей договір спрямований на переміщення вантажів або пасажирів з одного місця в інше. Саме тому вважаємо, що договір чартеру (фрахтування) доцільно відносити до договорів перевезення. У таких правовідносинах однією зі сторін виступає особа-перевізник, що має ліцензію на здійснення перевізної діяльності.

І, насамкінець, важливим елементом є момент переходу ризику втрати чи пошкодження як вантажу, так і безпосередньо транспорту, яким відбувається перевезення. Так, за договорами передання майна в користування ризик пошкодження або випадкового знищення переходить до наймача, а в разі договору чартеру такий ризик залишається у власника транспортного засобу [2, с. 156].

**Висновки.** На відміну від договору перевезення транспортом загального користування, чартер не варто вважати договором приєднання, адже визначення істотних умов цього договору за загальним правилом відбувається за погодженням сторін. Наявна колізія норм, які регулюють правове забезпечення існування договору чартеру,

яка, з одного боку, відносить такі правовідносини до договорів перевезення (положення ЦК України), а з іншого (положення КТМ України) – фактично до договорів найму (оренди). Різниця в нормативному закріпленні форми договору, істотних умов договору, мети договору, а також відповідальності за договором свідчить про необхідність усунення такої колізії.

Незважаючи на те, що окремі види договору чартеру тяжіють до відносин найму, усе ж таки, беручи до уваги низки критеріїв, вважаємо їх договорами перевезення.

Ключовою підставою для розмежування договорів чартеру (фрахтування) та найму (оренди) транспортного засобу є мета здійснення такої діяльності – переміщення вантажу, пасажирів, багажу тощо з однієї місцевості в іншу.

Відповідальність фрахтівника і перевізника за втрату, нестачу чи пошкодження вантажу є однаковою, законодавство України встановлює однаковий режим відповідальності і для фрахтівника, і для перевізника за договором перевезення вантажу.

#### ЛІТЕРАТУРА

1. Цивільний кодекс України : Закон України від 16 січня 2003 р. № 435-IV. *Відомості Верховної Ради України*. 2003. № 40–44. Ст. 356 (із змінами).
2. Попов В.А. Класифікація договорів, що укладаються у сфері перевезення. *Наше право*. 2016. № 1. С. 150–157.
3. Кодекс торговельного мореплавства України : Закон України від 23 травня 1995 р. № 176/95-ВР. *Відомості Верховної Ради України*. 1995. № 47. Ст. 349 (із змінами).
4. Повітряний кодекс України : Закон України від 19 травня 2011 р. № 3393-VI. *Відомості Верховної Ради України*. 2011. № 48–49. Ст. 536 (із змінами).
5. Науково-практичний коментар до цивільного кодексу України / Ю.В. Амірова та ін. URL: <http://legalexpert.in.ua/komkodeks/gk/79-gk/1276-912.htm>.
6. Стрельцова Є.Д. Договір морського перевезення вантажу (порівняльний аспект) : дис. ... канд. юрид. наук. Одеса, 2002. 199 с.
7. Вакулович Е.В. Договір оренди транспортних засобів : дис. ... канд. юрид. наук. Харків, 2002. 163 с.
8. Кейлин А.Д. Транспортное право СССР и капиталистических стран. Москва : Международная книга, 1938. Вып. 1 : Договор перевозки. 120 с.