

ПРОБЛЕМИ ПРАВОСУБ'ЄКТНОСТІ СТОРІН ДИМАЙЗ-ЧАРТЕРУ ЯК РІЗНОВИДУ ДОГОВОРУ ФРАХТУВАННЯ

PROBLEMS OF LEGAL PERSONALITY OF THE PARTIES OF DEMISE CHARTER PARTY AS A TYPE OF CONTRACT OF AFFREIGHTMENT

Літовкіна І.К., курсант VI курсу
факультету морського права та менеджменту
Національний університет «Одеська морська академія»

У статті проведено дослідження теоретичних аспектів димайз-чартеру як одного з видів договору фрахтування, що допомогло визначити правосуб'єктність сторін договору. Проведено аналіз правового регулювання димайз-чартеру в Україні, а також надано правові характеристики різним видам договору фрахтування. Проведено порівняльний аналіз димайз-чартеру й інших різновидів договору фрахтування, що допомогло виділити димайз-чартер як окремий незалежний вид договору. Регулювання транспортних відносин здійснюється не лише на рівні законодавства, а й за допомогою цивільно-правових договорів, у системі яких важливе місце посідають чартерні договори, одним з яких є димайз-чартер. Саме з їхньою допомогою відбувається регулювання значної частки морських перевезень вантажу та пасажирів. Поняття «димайз-чартер» не закріплено в законодавстві України, проте існує. Тому наявні серйозні розбіжності в розумінні сутності цього договору, визначення його умов, порядку укладання, виконання. Проблема полягає в тому, що відсутній єдиний підхід до розуміння чартерних договорів і співвідношення димайз-чартеру із суміжними договорами. Оскільки виникають розбіжності у визначенні поняття димайз-чартеру, то водночас з'являються проблеми щодо прав, обов'язків та юридичної відповідальності сторін договору димайз-чартеру. К.Ф. Єгоров, а також А.А. Воробйова у своїх працях розкривали димайз-чартер саме як різновид бербоут-чартеру, наводячи аргументи; С.Н. Гуцуляк зазначав, що «димайз-чартер» – поняття, фактично рівнозначне з бербоут-чартером; Ю.М. Ігнатова надавала характеристику різним видам договору фрахтування, зокрема розкривала поняття «димайз-чартер». Важливим у дослідженні є визначення правової природи димайз-чартеру та розмежування його із суміжними договорами чартеру.

Ключові слова: договір фрахтування, види договору фрахтування, димайз-чартер, бербоут-чартер, тайм-чартер.

The article conducted a study of the theoretical aspects of demise charter as a type of chartering agreement, which helped determine the legal personality of the parties to the contract. The analysis of the legal regulation of demise-charter in Ukraine, as well as the legal characteristics of various types of contract of chartering, was carried out. A comparative analysis of demise charter and other types of chartering contracts was carried out, which helped distinguish demise charter as a separate independent type of contract. Regulation of transport relations is carried out not only at the level of legislation but also through civil contracts, in the system of which charter contracts occupy an important place, one of which is a demise charter. It is with their help that a large proportion of maritime freight and passenger traffic is regulated. The concept of "demise charter" is not enshrined in the legislation of Ukraine, but it exists. Therefore, there are serious differences in the understanding of the essence of this contract, the definition of its terms, the order of signing, performance. The problem is that there is no single approach to understanding charter agreements and the ratio of a demise charter to related contracts. As there are differences in the definition of the demise charter, at the same time there are problems regarding the rights, obligations and legal liability of the parties to the contract of the demise-charter. K.F. Yehorov, as well as A.A. Vorobyovain their works revealed the demise-charter as a kind of bareboat charter, giving arguments; S. N. Hutsulyak, noted that a demise-charter is actually equivalent to a bareboat charter; Y.M. Ihnatova characterized various types of chartering agreement, including the concept of "demise-charter". Important in the study is the determination of the legal nature of the demise-charter and its delimitation with related charter agreements.

Key words: chartering agreement, types of chartering agreement, demise-charter, bareboat charter, time charter.

Виклад основного матеріалу. На відміну від тайм-чартеру і бербоут-чартеру, договір димайз-чартеру не закріплений у Кодексі торговельного мореплавання України, проте, наприклад, у Міжнародній конвенції про арешт суден від 12 березня 1999 р., яка ратифікована Україною, використовується визначення саме димайз-чартеру [3]. У ст. 4 Міжнародної конвенції про морські застави та іпотеки 1993 р. вживається конструкція «фрахтувальник із димайз-чартеру» [2]. У Йорк-Антверпенських правилах 1974 р., а саме у правилі 17 «Про контрибуційну вартість», уживається поняття «димайз-чартер» [4].

Окрім вищезгаданих конвенцій і Йорк-Антверпенських правил 1974 р., жодний із нормативно-правових актів чинного українського законодавства цього юридичного поняття не містить, а перелічені міжнародні угоди тільки згадують його, не даючи повного визначення. З огляду на те, що ці документи є частиною національного законодавства України та підлягають застосуванню на її території, а Йорк-Антверпенські правила є обов'язковими для сторін, якщо на них є посилання в чартері або коносаменті, постає необхідність з'ясування цього поняття. Однак щодо визначення і природи димайз-чартеру існують деякі суперечності.

Димайз-чартер є договором, відповідно до якого фрахтувальникові надається весь обсяг прав із керування судном та контроль над його екіпажем, члени якого на час дії димайз-чартеру стають працівниками фрахтувальника. Фрахтувальник має право розпоряджатись судном упро-

довж строку дії чартеру на власний розсуд на правах власника. Він бере на себе всю відповідальність та всі витрати, пов'язані з управлінням, експлуатацією та забезпеченням морехідного стану судна впродовж дії чартеру. Отже, димайз-чартер можна розглядати як договір фрахтування, у якому елементи оренди цілком витіснили елементи договору перевезення.

Часто в торговельному мореплаванні димайз-чартер позначається як бербоут-чартер. Знак рівності між цими двома видами чартерів ставлять і деякі правознавці, наприклад, С.Н. Гуцуляк зазначає, що «фактично це рівнозначне поняття з бербоут-чартером» [6, с. 36]. Отже, терміни «димайз-чартер» і «бербоут-чартер» уживають як синоніми, що не зовсім правильно, на нашу думку, оскільки димайз-чартер, окрім звичайного поняття бербоут-чартеру, охоплює і такі договірні відносини, коли разом із судном надається і екіпаж (або частина екіпажу). Бербоут-чартер і димайз-чартер, на наш погляд, можна віднести до різних договорів оренди.

Відмінності між ними незначні: якщо в першому випадку судновласник не бере жодної участі в комплектуванні екіпажу судна, то у другому – екіпаж, що раніше підкорявся судновласникові, переходить цілком на службу до фрахтувальника.

Зміст бербоут-чартеру дуже великою мірою визначається угодою сторін. Для цього договору характерне повне або майже повне звільнення судновласника від обов'язку з утримання судна, постачання і спорядження його

протягом дії договору. Здебільшого на фрахтувальника покладається обов'язок зі страхування судна, а іноді на фрахтувальника переноситься і ризик випадкової загибелі або пошкодження судна.

Багато вчених не ототожнюють зазначені поняття, а відносять димайз-чартер саме до різновиду бербоут-чартеру. На думку А.А. Воробйова, димайз-чартер є різновидом договору бербоут-чартеру, за яким судно, укомплектоване екіпажем, передається фрахтувальнику, капітан судна й екіпаж тимчасово стають працівниками фрахтувальника [5, с. 124]. К.Ф. Єгоров також уважав димайз-чартер різновидом бербоут-чартеру, оскільки за першим судно, укомплектоване екіпажем, передається фрахтувальнику, капітан і екіпаж переходять на службу до фрахтувальника. Судновласник іноді залишає за собою право контролювати підбір кандидатур на посаду капітана і старшого механіка за їх заміни [7, с. 97]. Отже, сторони під час укладення договору змушені будуть вирішити питання про повернення екіпажу після закінчення терміну дії договору. В іншому правові наслідки бербоут-чартеру і димайз-чартеру однакові.

Деякі автори вважають бербоут-чартер різновидом димайз-чартеру, а не навпаки. Зазвичай судно фрахтується на тих же умовах, як і за бербоут-чартером, але з екіпажем. Цей екіпаж фрахтувальник має право звільнити. Однак судновласник може зберегти деякий контроль над технічною експлуатацією судна, зобов'язавши фрахтувальника залишити капітана судна і, наприклад, старшого помічника.

Ю.М. Ігнатова зазначає, що за тайм-чартером судновласник сам несе всі витрати з утримання екіпажу й оплачує інші витрати, наприклад, амортизаційні. Фрахтувальник несе тільки тимчасові витрати, наприклад, щодо вартості палива. Капітан та інші члени екіпажу підпорядковуються розпорядженням судновласника щодо навігаційного управління судном, внутрішнього розпорядку, складу екіпажу. Фрахтувальник тільки здійснює комерційну експлуатацію судна [8, с. 37].

Тайм-чартер розуміється як договір фрахтування, за яким судно використовується протягом певного проміжку часу для перевезення вантажів. Перевізник надає фрахтувальникові місткість судна, щоби той використовував її у своїх цілях. Фрахтувальник несе витрати, пов'язані з кожним рейсом, і сплачує перевізникові плату, розраховану, виходячи із часу, протягом якого судно зафрахтоване. Договором фрахтування є договір із судновласником про найм судна або його частини з метою перевезення вантажів, зазвичай у формі чартер-партії або консаумента. Отже, рейсовий чартер і димайз-чартер є однотипними договорами, що мають правову природу перевезення. Відмінність полягає лише в тому, що коли рейсовий чартер є просто договором перевезення певних вантажів протягом одного або декількох рейсів, то димайз-чартер – договір, за допомогою якого фрахтувальник використовує судно протягом певного періоду часу.

Відмінність між димайз-чартером і тайм-чартером залежить від міри контролю, що зберігається судновласником. За димайз-чартером судновласник передає повне володіння і контроль над судном фрахтувальникові, який, у свою чергу, набирає екіпаж і забезпечує вантаж для судна. Отже, бербоут-чартерний фрахтувальник є судновласником на період дії договору. Тайм-чартер, навпаки, не надає такої міри контролю фрахтувальникові. Тайм-чартер усього лише наділяє фрахтувальника правом використовувати судно протягом певного часу. Судновласник зберігає за собою права володіння і контролю над судном.

Оскільки в Кодексі торговельного мореплавства України та законах України відсутнє таке поняття, як «димайз-чартер», використовувати аналогію закону, загальні положення та визначення договору фрахтування можна застосувати до димайз-чартеру.

За димайз-чартером судновласник зобов'язується за обумовлену плату (фрахт) надати не споряджене, але укомплектоване екіпажем судно фрахтувальнику для перевезення пасажирів, вантажів і для інших цілей торговельного мореплавства на певний час. Протягом дії договору димайз-чартеру екіпаж судна переходить на службу до фрахтувальника.

За димайз-чартеру не тільки надається судно у володіння і користування, а на службу до фрахтувальника переходить весь екіпаж або його частина. Фрахтувальник керує судном, технічно експлуатує його, а також повинен оплачувати всі витрати щодо його, зокрема й заробітну плату екіпажу. Судновласник, у свою чергу, повинен підтримувати судно у стані мореплавства.

Відповідно до ст. 207 Кодексу торговельного мореплавства України, обов'язок судновласника – передати морське судно фрахтувальникові у стані, придатному для його використання, з метою, передбаченою договором фрахтування судна, на певний час [1]. Крім цього, за димайз-чартером судновласник зобов'язаний спорядити й укомплектувати судно екіпажем, проте не повинен сплачувати кошти на утримання судового екіпажу.

Передати фрахтувальнику судно, що перебуває в морехідному стані, – значить, що судновласник зобов'язаний: довести судно до стану, придатного для того виду діяльності, який указаний у договорі; належним чином спорядити судно (технічні засоби, необхідні для гарантування безпеки плавання, схеми, карти, прилади тощо) й укомплектувати компетентним екіпажем.

Також варто зазначити, що фрахтувальник (наймач) звільняється від сплати фрахту й інших витрат щодо морського судна за час, протягом якого судно було непридатне для експлуатації внаслідок неморехідного стану, за винятком випадків, коли непридатність судна настала з вини фрахтувальника. У разі вини фрахтувальник зобов'язаний не тільки внести плату за час ремонту, а й відшкодувати судновласнику всі пов'язані із цим збитки. У разі загибелі судна, відповідно до ст. 213 Кодексу торговельного мореплавства України, фрахт підлягає сплаті по день загибелі судна, а якщо цей день встановити не можна – по день одержання останньої звістки про нього [1].

Фрахтувальник за димайз-чартером несе відповідальність за збитки, спричинені рятуванням, пошкодженням або загибеллю зафрахтованого судна, які виникли з вини судового екіпажу, тому що цей екіпаж перебуває у трудових відносинах із фрахтувальником судна.

Якщо в період дії чартеру судно допоможе іншому судну, то винагорода, що належить за рятування, належить фрахтувальнику [1].

Відповідно до ст. 206 Кодексу торговельного мореплавства України, фрахтувальник може в межах прав, що надаються йому за договором фрахтування судна на певний час, укласти від свого імені самостійний договір фрахтування судна із третьою особою [1]. Однак укладення такого договору не звільняє фрахтувальника від виконання договору, укладеного із судновласником. Це правило надає фрахтувальнику право здавати зафрахтоване за договором судно в піднайом (суборенда) третім особам без згоди на те судновласника за основним договором, однак тільки в тому разі, якщо немає прямої вказівки про незастосування цього правила.

Зафрахтоване судно може бути здане в суборенду фрахтувальником лише за умови, якщо договір суборенди укладений у межах прав, наданих самому фрахтувальнику. Укладаючи договір суборенди, фрахтувальник діє від свого імені, тобто виступає як самостійний судновласник. Він від свого імені підписує договір, виступаючи як судновласник, набуває права і несе обов'язки за укладеним договором. Усі відносини, пов'язані із фрахтуванням судна на час, основний судновласник має лише з тим фрахтувальником, з яким він уклав договір. Саме фрахту-

вальник несе відповідальність перед основним судовласником за збереження судна і за сплату фрахту.

Фрахтувальник зобов'язаний сплачувати судовласнику за користування судном узгоджену орендну плату, яка розпадається на прибуток судовласника, відсоток на капітал і амортизаційні відрахування.

Висновки із проведеного дослідження. З наведеного вище можна зробити висновки, що димайз-чартер є окремим видом договору фрахтування, хоч і має багато спільних ознак як із бербоут-чартером, так і з тайм-чартером, проте окремі особливості дозволяють виділити самостійність димайз-чартеру. До цих особливостей насамперед відносять такі: 1) предметом договору є не лише саме судно, а і послуги екіпажу судна, оскільки екіпаж на час

дії договору встановлює трудові відносини саме із фрахтувальником, а не із судовласником; 2) сторонами є судовласник і фрахтувальник, які наділені відмінними від інших видів договору фрахтування правами й обов'язками: фрахтувальник має весь обсяг прав із керування судном і контроль над його екіпажем, має право розпоряджатись судном упродовж строку дії чартеру на власний розсуд на правах власника, зобов'язаний оплачувати всі витрати щодо судна, зокрема заробітну плату екіпажу, а судовласник зобов'язаний підтримувати судно у стані мореплавства; 3) фрахтувальник приймає на себе всю відповідальність та всі витрати, пов'язані з управлінням і експлуатацією судна упродовж дії чартеру, а судовласник несе відповідальність за незабезпечення морехідного стану судна.

ЛІТЕРАТУРА

1. Кодекс торговельного мореплавства України : Закон України від 23 травня 1995 р. № 176/95-ВР. *Відомості Верховної Ради України*. 1995. № 47. Ст. 349.
2. Міжнародна конвенція про морські застави та іпотеки, ухвалена Організацією Об'єднаних Націй 6 травня 1993 р. URL: http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/995_471 (дата звернення: 04.09.2019).
3. Міжнародна конвенція про арешт суден, ухвалена Організацією Об'єднаних Націй 12 березня 1999 р. URL: http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/995_700 (дата звернення: 04.09.2019).
4. Йорк-Антверпенські правила, ухвалені Міжнародною морською організацією 1974 р. URL: http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/896_001 (дата звернення: 04.09.2019).
5. Воробьев А.А. Ответственность судовладельца, возникающая из международной перевозки грузов морем : дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.03. Москва, 2005. 222 с.
6. Гуцуляк В.Н. Коносамент и чартер как правовая основа морских перевозок. *Морское право*. 2016. № 11. С. 13–68.
7. Егоров К.Ф. Традиционные и новые виды фрахтования на основе чартеров. *Сборник научных трудов*. 2014. № 2. С. 97–107.
8. Игнатова Ю.Н. Договор аренды транспортных средств с предоставлением услуг по управлению и технической эксплуатации : дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.06. Саратов, 2014. 36 с.