НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ «ОДЕСЬКА ЮРИДИЧНА АКАДЕМІЯ»
МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ

НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ «ОДЕСЬКА ЮРИДИЧНА АКАДЕМІЯ»
МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ

Кваліфікаційна наукова праця
на правах рукопису

КОЛОДІН АРТЕМ ОЛЕКСІЙОВИЧ

УДК 347.51:347.794

ДИСЕРТАЦІЯ
ЦИВІЛЬНО-ПРАВОВА ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ ЗА НЕВИКОНАННЯ ЧИ НЕНАЛЕЖНЕ ВИКОНАННЯ ДОГОВОРУ ЧАРТЕРУ (ФРАХТУВАННЯ)

081 – Право

Подається на здобуття ступеня доктора філософії

Дисертація містить результати власних досліджень. Використання ідей, результатів і текстів інших авторів мають посилання на відповідне джерело _____ А.О. Колодін

Науковий керівник:
Сафончик Оксана Іванівна
доктор юридичних наук, професор

Одеса – 2022

АНОТАЦІЯ

Колодін А.О. Цивільно-правова відповідальність за невиконання чи неналежне виконання договору чартеру (фрахтування). – Рукопис.

Дисертація на здобуття ступеня доктора філософії за спеціальністю 081 «Право». – Національний університет «Одеська юридична академія», Одеса, 2022.

Дисертація є першим у вітчизняній науці цивільного права спеціальним комплексним дослідженням цивільно-правової відповідальності за невиконання чи неналежне виконання договору чартеру (фрахтування).

У дисертації визначено методологію дослідження та здійснено огляд літератури за темою дисертаційного дослідження. Розглянуто становлення та розвиток законодавства щодо цивільно-правової відповідальності за договором чартеру (фрахтування) в Україні, а також надано характеристику правовідносин, що виникають із договору чартеру (фрахтування).

Зроблено висновок щодо розмежування підстави цивільно-правової відповідальності саме за невиконання та неналежне виконання договору, яке полягає у співвідношенні та розмежуванні категорій «охорони» і «захисту» відносин, які виникають з договору чартеру (фрахтування).

У дисертації акцентовано увагу на тому, що розглядаючи порядок здійснення захисту цивільно-правових відносин за договором фрахтування, дієвим механізмом здійснення вдосконалення нормативного регулювання таких відносин слід розглядати відповідні заходи і засоби в сукупності, що спрямовано на реалізацію суб'єктивних цивільних прав, інтересів сторін договору чартеру (фрахтування).

Обґрунтовано, що договір фрахтування судна на час є самостійним видом договору, оскільки нині відсутні будь-які юридичні передумови для того, щоб намагатися підвести регулювання договору фрахтування судна на час (тайм-чартер) під вже існуючі цивільно-правові конструкції, які використовуються ЦК України (наприклад, договір оренди, договір надання послуг або договір перевезення).

Акцентовано увагу на тому, що протягом терміну дії договору судно не вибуває повністю з володіння власника судна. У зв'язку з чим можна говорити про своєрідне володіння судном, оскільки і фрахтувальник, і власник судна здійснюють одночасну його експлуатацію. Фрахтувальник несе відповідальність за комерційну експлуатацію судна, а власник судна (через капітана судна та судову команду) – за навігаційно-технічну експлуатацію судна. Відповідно і власник, і фрахтувальник судна за договором фрахтування судна на якийсь час є титульними власниками судна та експлуатують судно на законній підставі.

У дисертації здійснено концептуально новий підхід до визначення окремих термінологічних понять, зокрема «цивільно-правова відповідальність за порушення договору фрахтування», цивільно-правова відповідальність фрахтувальника», «цивільно-правова відповідальність фрахтівника» та «цивільно-правовий захист відносин за договором фрахтування», що, у свою чергу, дозволить науковцям при здійсненні досліджень у галузі перевезень та надання транспортних послуг за договором чартеру (фрахтування) більш конкретизовано співвіднести або розмежувати категорії «охорони» і «захисту» відносин, які виникають з договору фрахтування. Разом з тим теоретичні аспекти використання вказаних термінологічних визначень створять позитивні та сприятливі передумови для проведення аналізу та надання пропозицій щодо вдосконалення українського законодавства, яке регулює цивільно-правові відносини у сфері транспортних перевезень, зокрема перевезень за догвором фрахтування. З огляду на існування явища, що позначається цими термінами, досліджуються численні взаємні зв'язки, які існують між суб'єктами, об'єктом і змістом правовідносин, що виникають з договору фрахтування та цивільно-правової відповідальності за порушення договору фрахтування.

Розглядаючи порядок здійснення захисту цивільно-правових відносин за договром фрахтування, встановлено, що дієвим механізмом здійснення вдосконалення нормативного регулювання таких відносин слід розглядати

відповідні заходи і засоби в сукупності, що спрямовано на реалізацію суб'єктивних цивільних прав, інтересів сторін договору чартеру (фрахтування).

У дисертації вивзначено поняття цивільно-правової відповідальності за невиконання чи неналежне виконання договору чартеру (фрахтування), а також визначені підстави та умови цивільно-правової відповідальності сторін за невиконання чи неналежне виконання договору чартеру (фрахтування).

Встановлено, що при вирішенні питання про розподіл відповідальності за невиконання або неналежне виконання договору перевезення вантажів зафрахтованими транспортними засобами суди насамперед беруть до уваги положення коносаментів (умов договору), внесені рукописним способом.

У роботі визначено особливості цивільно-правової відповідальності за невиконання чи неналежне виконання договору чартеру (фрахтування), зокрема, фрахтівника, фрахтувальника, а також визначено особливості звільнення від цивільно-правової відповідальності сторін за договором чартеру (фрахтування).

У дисертації акцентовано увагу на тому, що спричинення особі моральної шкоди діями, що порушують її особисті немайнові права, тягне за собою майнову компенсацію зазначеної шкоди. Отже, цивільно-правова відповідальність передбачає притягнення правопорушника до майнової відповідальності у випадку порушення ним будь-яких майнових або немайнових прав потерпілого. Разом з тим усі заходи майнового характеру, передбачені цивільним законодавством на випадок порушення прав, відносяться до цивільно-правової відповідальності.

Зроблено висновок, що цивільно-правова відповідальність – це відповідальність одного учасника цивільних правовідносин перед іншим учасником тих самих цивільних правовідносин, тобто відповідальність правопорушника перед потерпілим. Цивільно-правова відповідальність несе компенсаційний характер: майнові втрати потерпілого компенсуються за рахунок майна правопорушника.

Доведено, що розподіл цивільно-правової відповідальності на окремі види може здійснюватися за різними критеріями, що обираються в залежності від цілей, які переслідуються.

Обґрунтовано, що на власника зафрахтованого за договором чартеру судна покладається відповідальність за втрату або пошкодження вантажу у випадку, якщо з тексту коносаменту, внесеного рукописним способом, та фактичних обставин справи можна зробити однозначний висновок про те, що саме власник судна, а не фрахтувальник є стороною за договором перевезення вантажу транспортними засобами. При цьому, «застереження щодо визначення перевізника», внесеного друкарським способом, не повинно мати будь-якого суттєвого доказового значення.

У дисертації акцентовано увагу на тому, що при вирішенні питання про розподіл відповідальності за невиконання або неналежне виконання договору фрахтування, на думку автора, суди повинні повно та всебічно досліджувати не лише власне зміст договору фрахтування, а й обставини, що передують укладенню цього договору, зокрема: хто саме (власник судна безпосередньо або фрахтувальник) брав участь у переговорах щодо укладання договору чартеру (фрахтування); хто саме (власник судна чи фрахтувальник) поставив свій підпис на коносаменті; чи мав фрахтувальник відповідні повноваження на підставі договору фрахтування укладати договори перевезення та підписувати коносамент «за капітана» судна; визначення факту безпечності порту призначення, особливо при вирішенні спорів за прострочення повернення зафрахтованого судна або про стягнення плати за надання фрахтувальником в якості безпечного порту призначення, який на момент прибуття зафрахтованого судна став небезпечним у зв’язку з воєнними діями. Тільки в цьому випадку, на думку автора, суд зможе встановити дійсні наміри сторін та вирішити питання про розподіл відповідальності за невиконання, неналежне виконання договорів чартеру (фрахтування), використання коносаменту тощо. Саме таким чином вирішуються спори у законодавстві та судовій практиці країн ЄС, Англії та США та інших країн,

досвід яких необхідно використовувати для цілей вдосконалення законодавства України та створення одноманітної практики його застосування.

На підставі аналізу іноземної судової практики щодо правової природи та значення «застережень про визначення перевізника», що включаються до тексту коносамента друкарським способом, встановлено, що при вирішенні питання про розподіл відповідальності за невиконання або неналежне виконання договору перевезення вантажів зафрахтованими транспортними засобами суди насамперед беруть до уваги положення коносаментів (умов договору), внесені рукописним способом.

Встановлено, що в період обмежень у зв'язку з карантинними заходами із запобігання поширенню гострої респіраторної хвороби COVID-19, а також дії на території України воєнного стану, у зв'язку зі збройною агресією рф, ці обмеження суттєво впливають на ринок фрахтування. Оскільки ситуація настільки нестабільна, планування здійснення перевезень на зафрахтованих транспортних засобах та фрахтування транспортних засобів стає реальною проблемою. Однак при цьому, компанії, які займаються чартерними перевезеннями, зокрема, починаючи з липня 2022 року, морські компанії (22 липня 2022 року у Стамбулі, делегації України, росії, Туреччини та ООН підписали угоди про розблокування українських портів у Чорному морі) вже можуть планувати свою роботу, орієнтуючись на попит за визначеними напрямами за умови дотримання вимог законодавчих актів у частині здійснення перевезень із дотриманням вимог забезпечення безпеки та відповідного захисту від збройної агресії.

У дисертації акцентовано увагу на тому, що у зв'язку з широким застосуванням чартеру у світовій практиці торговельного мореплавства для полегшення його укладення і погодження умов фрахтування судна (його частини або певних суднових приміщень) розроблені проформи (примірні договори) рейсових чартерів. Такі проформи чартерів часто розробляються об'єднаннями судновласників й узгоджуються з об'єднаннями власників

вантажу, страховиків, брокерів та ін. Проформа чартеру зазвичай має кодове найменування (тайм-чартер, бербоут-чартер, рейсовий чартер, коносамент тощо). У зв'язку з чим, хоча відносини чартеру (фрахтування) в морському праві досить детально регламентовані на законодавчому рівні, в той же час чинне законодавство України в цій сфері не є досконалим.

Акцентовано увагу на тому, що рейсовий чартер та тайм-чартер відрізняються один від одного тим, що у першому випадку предметом договору є перевезення вантажу, у другому випадку предметом договору є оренда судна.

Доведено, що враховуючи іноземний досвід, для звільнення фрахтувальника від відповідальності необхідно встановити факти трьох категорій: а) певні обставини; б) факти, що свідчать про причинний зв'язок між цими обставинами і шкодою; в) факти, що свідчать про непричетність фрахтувальника до цих обставин і про прийняття ним заходів щодо запобігання їх шкідливої дії.

Зроблено висновок, що з метою стимулювання перевізника до виконання договірних зобов'язань за договором чартеру (фрахтування) пропонується внести до КТМ України положення про право перевізника на відшкодування додаткових витрат, вироблених у всіх випадках девіації (тобто не з вини перевізника).

Акцентовано увагу на тому, що відносини у сфері фрахтування морських суден регулюються угодою сторін і диспозитивними нормами національних законів, що з'явилися під впливом великої морської практики. При відсутності єдиної уніфікованої конвенції про морські перевезення, регулювання даних відносин буде проходити стихійно із застосуванням стандартних проформ, які в тій чи іншій мірі влаштовуватимуть сторони договору.

Встановлено, що умовою звільнення фрахтувальника від відповідальності може бути, зокрема, у разі недоведеності його вини в завданні збитків фрахтівнику. Так, збитки можуть бути викликані самим

фрахтівником, який до моменту передачі судна фрахтувальнику не привів його в належний морехідний стан. Рятування, пошкодження або загибель судна можуть бути також викликані діями третіх осіб або будь-якими іншими форс-мажорними обставинами, при настанні яких фрахтувальник не міг попередити завдання збитків, а отже, й не буде нести відповідальність за ці збитки.

Зроблено висновок, що фрахтувальник не може бути звільнений від відповідальності у випадку, якщо збитки були завдані з вини капітана або членів його екіпажу, які виконували розпорядження фрахтувальника у відношенні комерційної експлуатації судна. Наприклад, збитки можуть виникнути в результаті виконання розпоряджень фрахтувальника щодо направлення судна в порт або неналежного виконання навантажувально-розвантажувальних робіт щодо неправильної укладки вантажу тощо. Однак, оскільки в навігаційному відношенні екіпаж судна підкоряється фрахтівнику (судновласнику), фрахтувальник не несе відповідальності за збитки, завдані внаслідок його навігаційної експлуатації (наприклад, зіткнення суден, вибух котлів, посадки на мілину тощо).

Сформульовано пропозиції щодо вдосконалення чинного цивільного законодавства України у сфері цивільно-правої відповідальності сторін за невиконання чи неналежне виконання договору чартеру (фрахтування).

Ключові слова: цивільне право, цивільне законодавство, цивільні правовідносини, цивільно-правова відповідальність, договірні зобов’язання, договір, послуги, транспортні послуги, договір чартеру (фрахтування)

SUMMARY

Kolodin A.O. **Civil liability of parties is for non-fulfillment or improper implementation of agreement of charter (chartering).** – Manuscript.

Dissertation on the receipt of scientific degree of Ph.D. after speciality a 081 "Law". – National University "Odesa Law Academy", Odesa, 2022.

Dissertation is the first in home science of civil law the special complex research of civil liability of parties for non-fulfillment or improper implementation of agreement of charter (chartering).

In dissertation research methodology is certain and the review of literature is carried out after the theme of dissertation research. Becoming and development of legislation is considered in relation to civil liability of parties by agreement of charter (chartering) in Ukraine, and also description of legal relationships that arise out of agreement of charter (chartering) is given.

Drawn conclusion in relation to differentiation of founding of civil liability exactly for non-fulfillment and improper implementation of agreement, that consists in correlation and differentiation of category of "guard" and "defence" of relations that arise out of agreement of chartering (charter).

In dissertation attention is accented on that examining the order of realization of defence of civil legal relations by agreement of chartering, it follows to examine corresponding measures and facilities the effective mechanism of realization of perfection of the normative adjusting of such relations in totality, that it directionally on realization of equitable civil rights, interests of parties of agreement of charter (chartering).

Reasonably, that an agreement of chartering of ship on time is the independent type of agreement, as any legal pre-conditions are presently absent in an order to try to bring adjusting of agreement of chartering of ship on time (тайм-чартер) under already existent civil legal constructions that is used Civil Codeof Ukraine (for example, contract of tenancy, agreement of grant of services) or agreement of transportation).

Attention is accented on that during the term of action of agreement a ship does not leave fully from possession of proprietor of ship. In this connection it is possible to talk about the original possessing a ship, as and charterer, and proprietor of ship carry out his simultaneous exploitation. Charterer bears responsibility for commercial exploitation of ship, and proprietor of ship (through a shipmaster and judicial command) – for navigation-technical exploitation of ship. Accordingly and proprietor, and charterer of ship by agreement of chartering of ship on any time are the title proprietors of ship and exploit a ship on the legal founding.

In dissertation the new going is done conceptually near determination of separate terminological concepts, in particular "civil liability for the breach of contract of chartering", "civil liability of charterer", "civil liability of charterer", and "civil legal defence of relations by agreement of chartering", that in turn will allow to the scientists during realization of researches in industry of transportations and grant of transport services in the agreement of charter (chartering) it is more specified to correlate or delimit the categories of "guard" and "defence" of relations that arise out of agreement of chartering. At the same time the theoretical aspects of the use of the indicated terminological determinations will create positive and favourable pre-conditions for realization of analysis and grant of suggestions in relation to perfection of the Ukrainian legislation, that regulates civil legal relations in the field of transportations, in particular transportations by agreement of chartering. Taking into account existence of the phenomenon that is designated by these terms, numerous mutual copulas, that exist between subjects, object and maintenance of legal relationships that arise out of agreement of chartering and civil liability for the breach of contract of chartering, are investigated.

Examining the order of realization of defence of civil legal relations by agreement of chartering, it is set that it follows to examine corresponding measures and facilities the effective mechanism of realization of perfection of the normative adjusting of such relations in totality, that it directionally on realization of equitable civil rights, interests of parties of agreement of charter (chartering).

In dissertation the concept of civil liability of parties is certain for non-fulfillment or improper implementation of agreement of charter (chartering), and also certain grounds and terms of civil liability of parties for non-fulfillment or improper implementation of agreement of charter (chartering).

It has been established that when deciding the issue of apportionment of responsibility for non-fulfillment or improper fulfillment of a contract for the carriage of goods by chartered means of transport, the courts first of all take into account the provisions of the bills of lading (conditions of the agreement) entered in a handwritten manner.

The work defines the specifics of the civil liability of the parties for non-performance or improper performance of agreement of charter (chartering), in particular, the charterer, the charterer, and also defines the specifics of exemption from the civil liability of the parties under the charter (chartering) contract.

The features of civil liability of parties are in-process certain for non-fulfillment or improper implementation of agreement of charter (chartering), in particular, the freighter, the charterer, and also the features of release are certain from civil liability of parties by agreement of charter (chartering).

The dissertation focuses on the fact that causing moral damage to a person by actions that violate his personal non-property rights entails property compensation for said damage. Therefore, civil legal liability involves bringing the offender to property liability in case of violation of any property or non-property rights of the victim. At the same time, all measures of a property nature, provided for by civil legislation in case of violation of rights, are subject to civil liability.

It was concluded that civil legal responsibility is the responsibility of one participant of civil legal relations to another participant of the same civil legal relations, that is, the responsibility of the offender to the victim. Civil liability is compensatory in nature: the victim’s property losses are compensated at the expense of the offender’s property.

It has been proven that the distribution of civil liability into separate types can be carried out according to various criteria chosen depending on the pursued goals.

Reasonably, that upon the proprietor of the charter of ship chartered by agreement responsibility depends for a loss or damage of load in case if from text to the bill of lading, brought in by the handwritten method, and actual circumstances of business it is possible to do an unambigiuous conclusion that exactly proprietor of ship, but not the charterer is a side by agreement of transportation of load by transport vehicles. Thus, "warning in relation to determination of the ferryman" brought in by the printed method must have no substantial evidential value.

In dissertation attention is accented on that at the decision of question about distribution of responsibility for non-fulfillment or improper implementation of agreement of chartering, in opinion of author, courts must full and all-round to investigate maintenance of agreement of chartering not only actually but also circumstances that is preceded to the conclusion of the real treaty, in particular: who exactly (proprietor of ship directly or the charterer) participated in negotiations in relation to the conclusion of treaty of chartering (to the charter); who exactly (proprietor of ship or the charterer) put the signature on the bill of lading; whether the charterer had corresponding plenary powers on the basis of agreement of chartering to enter into the contracts of transportation and sign the bill of lading "for a shipmaster"; determination of fact of unconcern of port of entry, especially at the decision of spores for expiration of return charter vessel or charging a fee for the provision by the charterer as a safe port of destination, which at the time of arrival of the chartered vessel became dangerous due to hostilities.

Only in this case, according to the author, the court will be able to establish the valid intentions of the parties and resolve the issue of apportionment of responsibility for non-performance, improper performance of charter contracts, use of the bill of lading, etc. This is how disputes are resolved in the legislation and judicial practice of EU countries, England and the USA and other countries, the

experience of which must be used for the purposes of improving the legislation of Ukraine and creating a uniform practice of its application.

On the basis of analysis of foreign judicial practice in relation to legal nature and value of "warning about determinations of ferryman", that join in text of bill of lading the printed method, it is set that at the decision of question about distribution of responsibility for non-fulfillment or improper implementation of agreement of transportation of loads courts first of all take into account the positions of bills (conditions of the agreement) of lading, brought in by the handwritten method, the chartered transport vehicles.

It was established that during the period of restrictions in connection with quarantine measures to prevent the spread of the acute respiratory disease COVID-19, as well as the martial law in Ukraine, in connection with the armed aggression of the rf, these restrictions have a substantial impact on the chartering market. Because the situation is so volatile, planning for chartered transportation and chartering vehicles becomes a real challenge. However, at the same time, companies engaged in charter transportation, in particular, starting from July 2022, maritime companies (on July 22, 2022 in Istanbul, the delegations of Ukraine, Russia, Turkey and the UN signed agreements on unblocking Ukrainian ports in the Black Sea) can already plan its work, focusing on the demand in certain areas, subject to compliance with the requirements of legislative acts in the area of transportation in compliance with the requirements for ensuring security and appropriate protection against armed aggression.

The dissertation focuses on the fact that in connection with the wide use of the charter in the global practice of merchant shipping, proforma (model contracts) of voyage charters have been developed to facilitate its conclusion and agreement on the conditions of chartering a ship (its part or certain ship spaces). Such proforma charters are often developed by associations of shipowners and coordinated with associations of cargo owners, insurers, brokers, etc. The proforma charter usually has a code name (time charter, bareboat charter, voyage charter, bill of lading, etc.). In connection with this, although chartering (charter) relations in

maritime law are regulated in sufficient detail at the legislative level, at the same time, the current legislation of Ukraine in this area is not perfect.

Attention is focused on the fact that voyage charter and time charter differ from each other in that in the first case the subject of the contract is cargo transportation, in the second case the subject of the contract is the lease of the vessel.

It has been proven that, taking into account foreign experience, to release the charterer from responsibility, it is necessary to establish facts of three categories: a) certain circumstances; b) facts indicating a causal connection between these circumstances and the damage; c) facts indicating the charterer's non-involvement in these circumstances and his taking measures to prevent their harmful effects.

Drawn conclusion, that with the aim of stimulation of ferryman to implementation of contractual obligations by agreement of chartering (charter) it is suggested to bring in to the Merchant Shipping Code of Ukraine of position about a right for a ferryman on the compensation of additional charges mine-out in all cases of deviation (that is, not due to the fault of the carrier).

Attention is focused on the fact that relations in the field of chartering sea vessels are regulated by the agreement of the parties and the dispositive norms of national laws that appeared under the influence of extensive maritime practice. In the absence of a single unified convention on maritime transportation, the regulation of these relations will take place spontaneously with the use of standard proformas, which to one degree or another will suit the parties to the contract.

It has been established that the charterer's release from liability may be a condition, in particular, in the event that his guilt in causing damage to the charterer is not proven. Yes, the damage can be caused by the charterer himself, who did not bring the vessel to a proper seaworthy condition before handing over the vessel to the charterer. Salvage, damage or loss of the ship may also be caused by the actions of third parties or any other force majeure circumstances, in the event of which the charterer could not prevent the loss, and therefore will not be responsible for these losses.

It was concluded that the charterer cannot be exempted from liability if the damage was caused by the fault of the captain or members of his crew who carried out the charterer's instructions in relation to the commercial operation of the vessel. For example, damages may occur as a result of the charterer's orders to send the ship to the port or improper loading and unloading operations, improper stowage of cargo, etc. However, since the ship's crew obeys the charterer (shipowner) in navigational terms, the charterer is not responsible for damages caused as a result of its navigational operation (for example, collision of ships, explosion of boilers, grounding, etc.).

Suggestions are set forth in relation to perfection of current civil legislation of Ukraine in the field of civilly-right responsibility of parties for non-fulfillment or improper implementation of agreement of charter (chartering).

Keywords: civil law, civil legislation, civil legal relationships, civil liability, contractual obligations, agreement, services, transport services, agreement of charter (chartering).

СПИСОК ПУБЛІКАЦІЙ ЗДОБУВАЧА

Наукові праці, в яких опубліковані основні наукові результати дисертації

1. Колодін А.О. Щодо порівняльного аналізу договору морського перевезення вантажу та договору чартеру (фрахтування) за законодавством України. *Часопис цивілістики.* 2021. № 41. С. 51-55. URL: http://dspace.onua.edu.ua/handle/11300/15662

2. Колодін А.О. Щодо особливостей договору чартеру (фрахтування) за цивільним законодавством України. *Юридичний вісник.* 2020. № 1. С. 292-298. URL: http://yuv.onua.edu.ua/index.php/yuv/article/view/1636

3. Колодін А.О. Щодо питань правового регулювання, сутності та основних інтересів сторін за договором бербоут-чартеру. *Юридичний вісник*. 2021. № 2. С. 153-158. URL: http://yuv.onua.edu.ua/index.php/yuv/article/view/2168

4. Колодін А.О. Окремі питання віднесення договорів рейсового чартеру та тайм-чартеру до договору морського перевезення в Україні. *Юридичний вісник*. 2021. № 5. С. 107-114. URL: http://yuv.onua.edu.ua/index.php/yuv/article/view/2253

5. Kolodin A.O. Actual issues of termination of the charter contract (charter) under the legislation of Ukraine. *Visegrad Journal on Human Right.* № 6. 2021. С. 76-82. URL: http://dspace.oduvs.edu.ua/bitstream/123456789/2515/1/%D0%A0%D0%B5%D0%B7%D0%B0%D1%82__%D0%9B%D0%B0%D0%BD%D1%86%D0%B5%D0%B4%D0%BE%D0%B2%D0%B0%2C_%D0%91%D0%B5%D1%80%D0%B5%D0%B7%D0%BE%D0%B2%D0%B5%D0%BD%D0%BA%D0%BEVJNR_6_2021.pdf

6. Minchenko, R., Lutsyuk, P., Kamensky, D., Kolodin, A., Shamota, O. Civil and criminal liability in the field of transport relations: the impact of the

Covid-19 pandemic. *Amazonia Investiga*. 2021. Vol. 10. Iss. 40. P. 212-221. URL: https://amazoniainvestiga.info/index.php/amazonia/article/view/1613

Наукові праці, які засвідчують апробацію матеріалів дисертації

7. Колодін А.О. До питання особливостей надання послуг чартеру в умовах карантинних заходів із запобігання поширенню на території України гострої респіраторної хвороби COVID-19. *Проблеми правового регулювання цивільних відносин в умовах COVID-19* : матер. всеукр. науково-практичної онлайн-конференції (23 квітня 2020 р.). За заг. ред. д.ю.н., проф. Є. О. Харитонова. Одеса : Фенікс, 2020. С. 115-118. URL: http://dspace.onua.edu.ua/handle/11300/20941

8. Колодін А.О. Особливості укладення договору фрахтування (чартеру) у період пандемії COVID-19. *Шерешевські читання. Проблеми цивілістики в умовах пандемії та IT:* матер. всеукр. наук. конференції (м. Одеса, 10 грудня 2021 р.). За заг. ред. Є. О. Харитонова. Одеса : Фенікс, 2021. С. 133-135. URL: http://dspace.onua.edu.ua/handle/11300/20606

9. Колодін А.О. Правова природа і значення чартеру в українському законодавстві і законодавстві країн ЄС. *Інформаційні технології в умовах оновлення цивільного законодавства* : матер. всеукр. круглого столу (12 червня 2020 р.). За заг. ред. д.ю.н., проф. Є. О. Харитонова, 2020. С. 69-72. URL: http://dspace.onua.edu.ua/handle/11300/2024

10. Колодін А.О. Правова природа цивільно-правової природи відповідальності учасників фрахтування. *Цивілістичні проблеми колізії приватних та публічних інтересів в умовах пандемії COVID-19* : матер. всеукр. наук.-практ. конф. За заг. ред. Є. О. Харитонова. Одеса, 2020. С. 75-78.

11. Колодін А.О. Щодо здійснення порівняння різних видів чартеру: схожість та відмінності. *Римське право і сучасність «Епідемії в Європі і право від Риму до COVID-19* : матер. всеукр. науково-практичної онлайн-конференції (13 червня 2020). За заг. ред. д.ю.н., проф. Є. О. Харитонова,

2020. С. 75-78. URL: http://dspace.onua.edu.ua/bitstream/handle/11300/13061/%d0%97%d0%b1%d1%96%d1%80%d0%bd%d0%b8%d0%ba_%d0%a0%d0%b8%d0%bc%d1%81%d1%8c%d0%ba%d0%b5%2012.06.2020_A.pdf?sequence=1&isAllowed=y

12. Колодін А.О. До окремих питань правового регулювання бербоут-чартеру. *Шерешевські читання. Оновлення Цивільного кодексу України: концептуальні засади:* матер. всеукр. наук.- практ. конф. За заг. ред. Є. О. Харитонова. Одеса, 2020. С. 158-161. URL: http://dspace.onua.edu.ua/handle/11300/19471

13. Колодін А.О. До питання визначення договору чартеру (фрахтування) за цивільним законодавством України. *Шерешевські читання «Рекодифікація договірного права в умовах інтеграційного розвитку України»:* матер. всеукр. наук.-практ. конф. (6 грудня 2019 р.). За заг. ред. д.ю.н., проф. Є.О. Харитонова. Одеса : Фенікс, 2019. С. 57-59.

14. Колодін А.О. До питання порівняльного аналізу чартеру і коносаменту при морському перевезенні вантажу. *Правове життя сучасної України* : у 3 т. : мат. міжнар. наук.-практ. конф. (м. Одеса, 15 трав. 2020 р.). Відп. ред. М. Р. Аракелян. Одеса : Видавничий дім «Гельветика», 2020. Т. 3. С. 464-468. URL: http://dspace.onua.edu.ua/handle/11300/13407

ЗМІСТ

ВСТУП 3

РОЗДІЛ 1. ОГЛЯД ЛІТЕРАТУРИ ТА ВИБІР НАПРЯМІВ ДОСЛІДЖЕННЯ 16

1.1. Методологія дослідження та огляд літератури за темою дисертаційного дослідження. 16

1.2. Становлення та розвиток законодавства щодо цивільно-правової відповідальності за договором чартеру (фрахтування) в Україні 37

1.3. Загальна характеристика правовідносин, що виникають із договору чартеру (фрахтування) 51

РОЗДІЛ 2. ПОНЯТТЯ ДОГОВІРНОЇ ВІДПОВІДАЛЬСНОСТІ ЗА НЕВИКОНАННЯ ЧИ НЕНАЛЕЖНЕ ВИКОНАННЯ ДОГОВОРУ ЧАРТЕРУ (ФРАХТУВАННЯ) ТА ЇХ ПРАВОВА ПРИРОДА 74

2.1. Поняття цивільно-правової відповідальності за невиконання чи неналежне виконання договору чартеру (фрахтування) 74

2.2. Підстави та умови цивільно-правової відповідальності за невиконання чи неналежне виконання договору чартеру (фрахтування) 104

РОЗДІЛ 3. ОСОБЛИВОСТІ ЦИВІЛЬНО-ПРАВОВОЇ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ СТОРІН ЗА НЕВИКОНАННЯ ЧИ НЕНАЛЕЖНЕ ВИКОНАННЯ ДОГОВОРУ ЧАРТЕРУ (ФРАХТУВАННЯ) 117

3.1. Цивільно-правова відповідальність фрахтівника за невиконання чи неналежне виконання договору чартеру (фрахтування) 117

3.2. Цивільно-правова відповідальність фрахтувальника за невиконання чи неналежне виконання договору чартеру (фрахтування) 136

3.3. Звільнення від цивільно-правової відповідальності сторін за договором чартеру (фрахтування) 155

ВИСНОВКИ 166

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ 173

ДОДАТКИ 196

ВСТУП

Актуальність теми. Географічне розташування України забезпечує можливість переміщення її територією вантажів практично всіма видами транспорту: повітряним, морським, річковим, автомобільним, залізничним і навіть трубопровідним. Поряд із цим чинна нормативна база регулювання відносин з перевезення з моменту її формування в другій половині XX ст. не піддавалась принциповим змінам. Розвиток транспортного законодавства України як процес, нерозривно пов'язаний із формуванням національного законодавства, призвів до утворення певної системи нормативно-правових актів, що регулюють цивільно-правовоу відповідальність за невиконання або неналежне виконання договорів чартеру (фрахтування).

Наукове дослідження цивільно-правової відповідальності за невиконання або неналежне виконання договору чартеру (фрахтування), обумовлено необхідністю вдосконалення цивільних відносин із урахуванням проведення відповідних реформ у транспортній сфері України з часів здобуття нею незалежності. Крім того, актуальність теми дослідження визначена стрімким розвитком цивільних відносин із перевезень транспортними засобами, які використовуються за договором чартеру (фрахтування).

Недосконаліть правового регулювання відносин, що виникають за договором фрахтування, пов'язана з виникненням у правозастосовній практиці значної кількості питань стосовно визначення цивільно-правової відповідальності учасників договору фрахтування за його невиконання або неналежне виконання, що потребують негайного вирішення. Аналіз судової практики свідчить про постійне зростання кількості спорів, що виникають у зв'язку з визначенням відповідальності сторін договору фрахтування.

Крім вищевикладеного, слід звернути увагу на ще одну з проблем, яка в останні роки турбує увесь світ, а саме на один із найзначніших викликів за останні століття, з яким зіткнулася сучасна людська цивілізація, – це глобальна пандемія нової коронавірусної інфекції та введення у дію обмежувальних заходів із запобігання поширенню на території країн гострої вірусної

респіраторної хвороби COVID-19. У результаті серйозно постраждали багато галузей світової економіки, не стало й винятком міжнародне судноплавство.

Крім ситуації, пов'язаної з пандемією COVID-19, починаючи з 24 лютого 2022 року для України виникла проблема, яка є гострішою за пандемію, а саме повномасштабне військове вторгнення воєнних формувань рф на територію нашої держави, під час чого, окрім руйнувань цивільної інфраструктури, посягань на людське життя, вбивств мирного населення, виникла й загроза економічного, екологічного та гуманітарного кризису.

Воєнні дії на території України турбують увесь світ, а саме те, що вторгнення рф стало значущим викликом, з яким зіткнулася Україна. У зв'язку з введенням на території України воєнного стану, було припинено повітряне сполучення, тобто будь-які перевезення цивільним повітряним транспортом, а також військовими силами ворога було заблоковано морські торгові шляхи між Україною та іншими державами. Так, під блокадою виявились усі українські порти на Чорному та Азовському морях, що вплинуло на ринок фрахтування та здійснення перевезень морськими шляхами важливих вантажів, зокрема серед інших – зернових, тобто унеможливило виконання Україною договорів зернових чартерів. Сьогоднішні реалії, в тому числі на ринку фрахтування, вимагають від учасників нестандартних підходів та швидких рішень. Ситуації на фрахтовому ринку часто змінюються дуже радикально. Іноді буває непросто відрізнити глобальні тенденції від випадкових коливань у тому інтервалі часу, протягом якого триває фрахтова угода.

У зв'язку з цим особливо гостро стоять питання як теоретичного розвитку, так і практичної організації та методичного забезпечення глобальних питань у галузі цивільного права щодо врегулювання відносин за договором фрахтування в частині цивільно-правової відповідальності за невиконання або неналежне виконання договору фрахтування, особливо під час введення в дію обмежувальних заходів із запобігання поширенню на території країн гострої вірусної респіраторної хвороби COVID-19 [121] та введення воєнного стану у

зв'язку із повномасштабним вторгненням на територію України військ рф [125; 126; 127; 120].

Уточнення та розвиток теоретичних основ, розробка концептуальних положень, методичного використання в галузі цивільного права, підвищення їх інноваційної стійкості є актуальними та значущими для цивільно-правової науки.

Проблеми цивільно-правового регулювання відносин, що виникають із договорів, зокрема договорів фрахтування, надання транспортних послуг, а також проблеми визначення цивільно-правової відповідальності, в тому числі й за договорами фрахтування, досліджено та досліджувалось у наукових працях відомих учених: В. І. Борисової [170], С. О. Бродовського [7], У. П. Гришко [14, с. 4-8], О. В. Дзери [17], О. В. Земськової [27], І. С. Канзафарової [30], О. О. Лов'як [67], І. С. Лукасевич-Куртник [71], В. В. Луця [72], О. Д. Несімко [91], І. С. Ніжинської [94], О. С. Онищенко [98], О. О. Отраднової [99], А. О. Пандурської [101], О. І. Панченка [103], В. М. Парасюка [104], В. А. Попова [111], В. Д. Примака [118], С. В. Резніченка [108], О. О. Рубана [111], О. В. Столярського [148], Р. О. Стефанчука [147], І. В. Спасибо-Фатєєвої [170], Є. О. Харитонова [171], О. В. Церковної [162], В. Л. Яроцького [170], та ін. Утім, до цього часу у вітчизняній науці цивільного права не було здійснено спеціального комплексного дослідження цивільно-правового регулювання відносин, що виникають з договору чартеру (фрахтування).

Таким чином, актуальність теми дисертаційного дослідження зумовлена необхідністю формування єдиної концепції правовідносин, що виникають з договору чартеру (фрахтування), зокрема в частині цивільно-правової відповідальності за невиконання або неналежне виконання умов договору чартеру (фрахтування), удосконалення чинного цивільного законодавства України та правозастосовної практики в цій сфері.

Зв'язок роботи з науковими програмами, планами, темами. Тема дисертаційного дослідження безпосередньо відповідає науково-дослідній

програмі кафедри цивільного права Національного університету «Одеська юридична академія» «Цивілістичний вимір інтеграційного розвитку України» на 2016–2020 роки як складової плану науково-дослідної роботи Національного університету «Одеська юридична академія» «Стратегія інтеграційного розвитку України: правовий та культурний вимір» на 2016–2020 роки (державний реєстраційний номер 0116U001842), а також відповідно до плану науково-дослідної роботи кафедри цивільного права Національного університету «Одеська юридична академія» «Проблеми реалізації і захисту цивільних прав та інтересів з погляду антропологічного підходу в цифрову еру» на 2021-2025 рр., як складової плану науково-дослідної роботи Національного університету «Одеська юридична академія» «Правове та соціальне життя людини у людиноцентристському вимірі в цифрову еру» на 2021-2025 рр. (державний реєстраційний номер 0122U000266).

Мета і завдання дослідження. Метою дисертаційної роботи є спеціальне комплексне дослідження теоретичних і практичних проблем цивільно-правової відповідальності за невиконання чи неналежне виконання договору чартеру (фрахтування), апробованої на широкому нормативному матеріалі, а також внесення пропозицій щодо вдосконалення чинного цивільного законодавства України в цій сфері.

Для досягнення цієї мети в дисертації вирішувалися такі завдання:

- розглянути становлення та розвиток законодавства щодо цивільно-правової відповідальності за договором чартеру (фрахтування) в Україні;

- здійснити методологію дослідження та огляд літератури за темою дисертаційного дослідження;

- надати загальну характеристику правовідносин, що виникають із договору чартеру (фрахтування);

- визначити поняття цивільно-правової відповідальності за невиконання чи неналежне виконання договору чартеру (фрахтування);

- проаналізувати підстави та умови цивільно-правової відповідальності за невиконання чи неналежне виконання договору чартеру (фрахтування);

- визначити особливості цивільно-правової відповідальності сторін за невиконання чи неналежне виконання договору чартеру (фрахтування);

- охарактеризувати підстави звільнення від цивільно-правової відповідальності сторін за договором чартеру (фрахтування);

- сформулювати теоретично обґрунтовані пропозиції щодо вдосконалення чинного законодавства України у сфері цивільно-правової відповідальності за невиконання або неналежне виконання договору чартеру (фрахтування).

Об'єктом дослідження є цивільні правовідносини, що виникають у зв'язку з невиконання або неналежним виконанням договору чартеру (фрахтування).

Предметом дослідження є цивільно-правова відповідальность за невиконання чи неналежне виконання договору чартеру (фрахтування).

Методи дослідження. Дисертація ґрунтується на комплексному застосуванні загальнонаукових і спеціальних методів наукового пізнання, обраних із урахуванням мети і завдань дослідження, його об'єкта і предмета. У роботі використані як загальнонаукові (діалектичний, логічний (аналіз, синтез, аналогія), структурно-системний), так і спеціальні методи (історичний, порівняльно-правовий, формально-юридичний, методи періодизації та класифікації). Зокрема, діалектичний метод полягає в застосуванні принципів історизму, цілісного пізнання та принципу вибірковості. У дисертації проблематика цивільно-правової відповідальності за невиконання або неналежне виконання договору чартеру (фрахтування), досліджується з позицій та на основі аналізу процесу взаємного переходу між абсолютними і відносними правовідносинами (розділ 1).

Використання історичного та логіко-юридичного методів дозволило поетапно простежити взаємозалежність історичних реалій і конкретних

результатів правового регулювання у сфері цивільних правовідносин, що виникають з договору чартеру (фрахтування) (підрозділи 1.2, 1.3).

Аналіз, проведений у дослідженні, ґрунтується на встановленні логічних і послідовних процесів у сфері нормативно-правового регулювання договорів чартеру (фрахтування), цивільно-правової відповідальності за невиконання або неналежне виконання договору фрахтування з відповідною інтерпретацією одержаних наукових результатів (розділи 2, 3). Отже, зважаючи на викладене, проведення ретроспективного наукового аналізу історичного досвіду виникнення, становлення та розвитку інституту фрахтування (підрозділи 1.2, 1.3) дозволить здійснити аналіз хронології розвитку, становлення, формування процесів.

У процесі дослідження використовувалися порівняння й аналогія з метою з'ясування моделі правового регулювання цивільних правовідносин, що виникають з договору чартеру (фрахтування) у різних галузях права (господарське, кримінальне, адміністративне, цивільне) та правових системах деяких зарубіжних країн. Об'єктивність висновків дисертаційного дослідження досягнута за рахунок застосування комплексного міжгалузевого підходу до вивчення правових явищ (підрозділи 2.1, 2.2, 3.1, 3.2, 3.3).

Аналітико-синтетичний та системно-структурний методи застосовувалися при визначенні особливостей виникнення, зміни та припинення правовідносин із договору фрахтування та цивільно-правової відповідальності за невиконання або неналежне виконання договору чартеру (фрахтування) (розділи 2, 3).

За допомогою формально-юридичного методу сформульовано визначення понять: «цивільно-правовий захист відносин із договору фрахтування», «договірне регулювання відносин із чартеру (фрахтування)», «цивільно-правова відповідальність за договором фрахтування», «фрахтівник», «фрахтувальник» (розділи 1, 2, 3), а також інших понять, авторське визначення яких наводиться в дисертації.

Соціолого-правовий метод використовувався під час дослідження емпіричної бази дисертаційної роботи (розділи 1, 2, 3).

Теоретичну основу дослідження складають наукові праці українських і зарубіжних учених із загальнотеоретичної юриспруденції, римського права, цивільного права, інших галузей системи права України.

Нормативну основу дослідження становлять Конституція України, Цивільний кодекс України, Цивільний процесуальний кодекс України, Кодекс торгівельного мореплавства України, Повітряний кодекс України, інші нормативно-правові акти України, а також акти законодавства деяких зарубіжних країн.

Емпіричну базу дослідження становлять рішення судів, розміщені в Єдиному реєстрі судових рішень по справах щодо цивільно-правової відповідальності сторін за невиконання чи неналежне виконання договору чартеру (фрахтування), ухвали та постанови Верховного Суду України, Верховного Суду.

Наукова новизна одержаних результатів. Дисертація є першим у вітчизняній науці цивільного права спеціальним комплексним дослідженням цивільно-правової відповідальності за невиконання чи неналежне виконання договору чартеру (фрахтування).

У межах здійсненого дослідження одержано такі результати, що мають наукову новизну:

вперше:

- зроблено висновок щодо розмежування підстави цивільно-правової відповідальності саме за невиконання та неналежне виконання договору, яке полягає у співвідношенні та розмежуванні категорій «охорони» і «захисту» відносин, які виникають з договору чартеру (фрахтування);

- зроблено висновок про те, що розглядаючи порядок здійснення захисту цивільно-правових відносин за договором фрахтування, дієвим механізмом здійснення вдосконалення нормативного регулювання таких відносин слід

розглядати відповідні заходи і засоби в сукупності, що спрямовано на реалізацію суб'єктивних цивільних прав, інтересів сторін договору чартеру (фрахтування);

- обґрунтовано, що договір фрахтування судна на час є самостійним видом договору, оскільки нині відсутні будь-які юридичні передумови для того, щоб намагатися підвести регулювання договору фрахтування судна на час (тайм-чартер) під вже існуючі цивільно-правові конструкції, які використовуються ЦК України (наприклад, договір оренди, договір надання послуг) або договір перевезення;

- зроблено висновок, що протягом терміну дії договору судно не вибуває повністю з володіння власника судна. У зв'язку з чим можна говорити про своєрідне володіння судном, оскільки і фрахтувальник, і власник судна здійснюють одночасну його експлуатацію. Фрахтувальник несе відповідальність за комерційну експлуатацію судна, а власник судна (через капітана судна та судову команду) – за навігаційно-технічну експлуатацію судна. Відповідно і власник, і фрахтувальник судна за договором фрахтування судна на якийсь час є титульними власниками судна та експлуатують судно на законній підставі;

- запропоновано з метою вирішення проблеми розподілу відповідальності за невиконання або неналежне виконання договору морського перевезення вантажу на зафрахтованому за тайм-чартером судні, внести зміни та доповнення до ст. 209 КТМ України наступного змісту: «Фрахтувальник не несе відповідальності перед вантажовласником за невиконання або неналежне виконання договору морського перевезення вантажу, якщо з тексту коносамента очевидно, що відповідальним за перевезення вантажу на зафрахтованому за тайм-чартером судні є власник судна. У разі, якщо на підставі тексту коносаменту та аналізу інших фактичних обставин відсутня можливість встановити особу, відповідальну перед вантажовласником, фрахтувальник та власник судна відповідають за невиконання або неналежне виконання договору морського перевезення вантажу солідарно»;

- встановлено, що при вирішенні питання про розподіл відповідальності за невиконання або неналежне виконання договору перевезення вантажів зафрахтованими транспортними засобами, суди насамперед беруть до уваги положення коносаментів (умов договору), внесені рукописним способом;

- запропоновано внесення відповідних доповнень до ЦК України, зокрема до ст. 912, доповнивши її ч. 3 та 4 із визначенням понять «фрахтівник» та «фрахтувальник»;

- запропоновано доповнити ст. 209 КТМ України таким положенням: «У разі, якщо судно надано фрахтувальнику для перевезення вантажу, він має право укладати договори перевезення вантажу, підписувати чартери, видавати коносаменти, морські накладні та інші перевізні документи. У цьому випадку фрахтувальник і судновласник несуть солідарну відповідальність перед власником вантажу відповідно до правил, встановлених статтями 176-183 КТМ України»;

- обґрунтовано, що на власника зафрахтованого за договором чартеру судна покладається відповідальність за втрату або пошкодження вантажу у випадку, якщо з тексту коносаменту, внесеного рукописним способом, та фактичних обставин справи можна зробити однозначний висновок про те, що саме власник судна, а не фрахтувальник є стороною за договором перевезення вантажу транспортними засобами. При цьому «застереження щодо визначення перевізника», внесеного друкарським способом, не повинно мати скільки-небудь суттєвого доказового значення;

удосконалено:

– висновок про те, що враховуючи іноземний досвід, для звільнення фрахтувальника від відповідальності необхідно встановити факти трьох категорій: а) певні обставини; б) факти, що свідчать про причинний зв’язок між цими обставинами і шкодою; в) факти, що свідчать про непричетність фрахтувальника до цих обставин і про прийняття ним заходів щодо запобігання їх шкідливої дії, в частині включення положення про право перевізника на

відшкодування додаткових витрат, що виникають у всіх випадках девіації (тобто не з вини перевізника);

- тезу про те, що в період обмежень у зв'язку з карантинними заходами із запобігання поширенню на території України гострої респіраторної хвороби COVID-19, а також обмежень у зв'язку зі збройною агресією рф на території України, ведення країною агресором повномаштабних бойових дій, тимчасової окупації окремих населених пунктів та блокади морських портів, ці обмеження суттєво впливають на ринок фрахтування, в частині визначення шляхів вирішення зазначеної проблеми, зокрема, планування перевезень, орієнтування на попит пасажирів за визначеними напрямами, дотримання вимог чинного законодавства України в частині здійснення перевезень з дотриманням вимог забезпечення відповідних засобів безпеки;

- висновок про неможливість віднесення до підстав звільнення від цивільно-правової відповідальності за невиконання чи неналежне виконання договору чартеру (фрахтування) несправність транспортоного засобу;

дістало подальшого розвитку:

- дослідження особливостей цивільно-правової відповідальності за невиконання чи неналежне виконання договору чартеру (фрахтування) в частині розмежування саме невиконання чи неналежного виконання договору чартеру (фрахтування);

- теза про те, що у зв'язку з широким застосуванням чартеру у світовій практиці торговельного мореплавства, для полегшення його укладення і погодження умов фрахтування судна (його частини або певних суднових приміщень) розроблені проформи (примірні договори) чартерів у частині визначення їх особливостей;

- теза про те, що складна юридична природа договорів перевезення вантажів морським транспортом полягає саме в тому, що договір фрахтування (чартер) віднесений законодавцем до договору морського перевезення вантажу, як різновиду даного договору, в частині конкретизації такої умови як надання всього судна, його частини або певних суднових приміщень, що, у свою чергу,:

1) вимагає узгодження широкого кола умов, що відносяться не тільки до самого перевезення, але й до характеристики судна; 2) по-друге, ускладнює оцінку правової природи чартеру, так як у взаєминах сторін договору виникають елементи оренди;

– теза про те, що рейсовий чартер та тайм-чартер відрізняються один від одного тим, що у першому випадку предметом договору виступає «перевезення вантажу», а у другому випадку предметом договору виступає «оренда судна»;

- теза про те, що при вирішенні питання про розподіл відповідальності за невиконання або неналежне виконання договору фрахтування суди повинні повно та всебічно досліджувати не лише власне зміст договору фрахтування, а й обставини, що передують укладенню цього договору в частині конкретизації таких випадків.

Практичне значення одержаних результатів полягає в тому, що висновки і пропозиції, сформульовані в дисертації, можуть бути використані у:

науково-дослідній діяльності – для подальшої розробки теоретичних і практичних проблем цивільно-правового регулювання відносин, що виникають з договору чартеру (фрахтування) (Акт Національного університету «Одеська юридична академія» від 24 жовтня 2022 року, Акт Південного мижрегіонального управління Міністерства юстиції (м. Одеса) від 27 жовтня 2022 року);

правотворчій діяльності – для вдосконалення чинного цивільного законодавства України у сфері регулювання відносин, що виникають з договору чартеру (фрахтування);

правозастосовній діяльності – для вдосконалення практики застосування актів чинного цивільного законодавства України, що регулює відносини, які виникають з договору чартеру (фрахтування) (Акт Південного мижрегіонального управління Міністерства юстиції (м. Одеса) від 27 жовтня 2022 року);

навчальному процесі – при викладанні навчальних дисциплін: «Цивільне право», «Цивільне процесуальне право», «Зобов'язальне право», «Транспортне право», «Правове регулювання перевезень в Україні» тощо. (Акт Національного університету «Одеська юридична академія» від 24 жовтня 2022 року);

Особистий внесок здобувача. Дисертаційне дослідження є самостійною завершеною науковою роботою, що закладає основи теоретичного осмислення цивільно-правової відповідальності сторін за невиконання або неналежне виконання договору чартеру (фрахтування) в сучасному цивільному праві України, розширює і поглиблює розуміння особливостей цивільно-правових відносин за договором фрахтування, включає у вітчизняну правову науку нові підходи до визначення поняття та сутності договорів фрахтування, цивільно-правової відповідальності сторін договору фрахтування. Сформульовані в роботі положення та теоретичні розробки ґрунтуються на особистому досвіді автора та критичному аналізі наукової літератури.

Апробація результатів дисертації. Підсумки розробки проблеми в цілому, окремі її аспекти, одержані узагальнення і висновки дисертант доповідав на засіданнях кафедри цивільного права Національного університету «Одеська юридична академія», де було виконано дисертацію, а також були оприлюднені на наукових конференціях і семінарах, зокрема на Всеукраїнських науково-практичних конференціях, круглих столах тощо: Всеукраїнській науково-практичній онлайн-конференції «Проблеми правового регулювання цивільних відносин в умовах COVID-19» (м. Одеса, 23 квітня 2020 р.), Всеукраїнському круглому столі «Інформаційні технології в умовах оновлення цивільного законодавства» (м. Одеса, 12 червня 2020 р.), Всеукраїнській науково-практичній конференції «Цивілістичні проблеми колізії приватних та публічних інтересів в умовах пандемії COVID-19» (м. Одеса, 13 листопада 2020 р.), Всеукраїнській науково-практичній онлайн-конференції «Римське право і сучасність «Епідемії в Європі і право від Риму до COVID-19»» (м. Одеса, 13 червня 2020 р.), Всеукраїнській науково-практичній конференції «Шерешевські

читання. Оновлення Цивільного кодексу України: концептуальні засади» (м. Одеса, 11 грудня 2020 р.), Всеукраїнській науково-практичній конференції «Шерешевські читання «Рекодифікація договірного права в умовах інтеграційного розвитку України»» (м. Одеса, 6 грудня 2019 р.), Міжнародній науково-практичній конференції «Правове життя сучасної України» (м. Одеса, 15 травня 2020 р.), Всеукраїнській науковій конференції «Шерешевські читання. Проблеми цивілістики в умовах пандемії та ІТ» (м. Одеса, 10 грудня 2021 р.).

Публікації. Основні теоретичні та практичні висновки, положення та пропозиції дисертаційного дослідження викладені у 7 статтях, опублікованих у наукових фахових виданнях (або 5 фахових та 2 зарубіжні) та 8 тезах доповідей на наукових та науково-практичних конференціях.

Структура роботи зумовлена її метою та завданнями. Дисертація складається зі вступу, трьох розділів, що містять сім параграфів, висновків і списку використаної літератури (228 найменувань). Повний обсяг дисертації становить 172 сторінки, з них основного тексту 187 сторінок.

РОЗДІЛ 1. ОГЛЯД ЛІТЕРАТУРИ ТА ВИБІР НАПРЯМІВ ДОСЛІДЖЕННЯ

1.1. Методологія дослідження та огляд літератури за темою дисертаційного дослідження

Методологія дослідження цивільно-правової відповідальності сторін за договором чартеру (фрахтування) передбачає застосування одночасно багатьох методів пізнання правових явищ. У роботі використані як загальнонаукові (діалектичний, логічний (аналіз, синтез, аналогія), структурно-системний), так і спеціальні методи (емпіричний, історичний, порівняльний, періодизації, класифікації).

Емпіричний метод при дослідженні цивільно-правової відповідальності сторін за договором чартеру (фрахтування) слід застосовувати в частині однієї з його складових – опису. Цей метод дозволить обробити і систематизувати емпіричні дані, які будуть одержані в результаті аналізу законодавства, яке регламентує цивільні правовідносини, що виникають з договору чартеру (фрахтування), що в подальшому дозволить синтезувати нові положення та пропозиції щодо вдосконалення законодавства в зазначеній сфері. Інакше кажучи, емпіричний метод при дослідженні цивільних правовідносин сторін договору чартеру (фрахтування) та цивільно-правової відповідальності сторін за договором чартеру (фрахтування) в основному буде застосовуватись за допомогою аналізу сукупності висловлювань про реальний емпіричний об’єкт, зокрема цивільні правовідносини за договором чартеру (фрахтування) та відповідальність сторін вказаного договору.

Емпіричне дослідження в рамках обраної теми ґрунтуватиметься на чуттєвому пізнанні, під час чого раціональним моментом і формами використання вказаного методу будуть судження, поняття і визначення.

Слід звернути увагу на попередній висновок про те, що досліджуваний об’єкт – цивільно-правова відповідальність сторін за договором чартеру

(фрахтування), – відображатиметься переважно з боку своїх зовнішніх зв'язків і проявів, доступних спостереженню і що відображають внутрішні відносини. Тому використання емпіричного методу дослідження буде спрямоване без проміжних ланок на аналіз нормативно-правового регулювання цивільно-правової відповідальності сторін за договором чартеру (фрахтування), за допомогою таких прийомів і засобів як опис, порівняння, вимір, спостереження, аналіз, індукція (від часткового до загального), а отже, його найважливішого елементу – факту.

Спостереження використовуватиметься з метою сприйняття об'єкта пізнання – цивільно-правової відповідальності сторін за договором чартеру (фрахтування), – для одержання достатньої та повної інформації про його форми, властивості та, зокрема, відносини. Зазначений процес дозволить активно провести спостереження і визначити форми гносеологічних відносин учасників цивільних правовідносин за договором чартеру (фрахтування), до самого об'єкта дослідження цивільно-правової відповідальності сторін за договором чартеру (фрахтування). З цією метою ми визначили певні цілі дослідження, вибрали методологію дослідження, склали відповідний план спостереження, обробили велику кількість нормативних і наукових джерел, що дало змогу осмислити одержану інформацію та інтерпретувати її.

Також у рамках вказаного вище методу дослідження буде використаний процес, так би мовити, вимірювання, тобто прийом пізнання, який дозволить провести порівняння чинних законодавчих актів окремих зарубіжних країн та України, які регламентують цивільні правовідносини за договором чартеру (фрахтування) та відповідальність сторін договору чартеру (фрахтування). Отже, за допомогою порівняння виявимо схожість і відмінності між нормативно-правовими актами зарубіжних країн та України, які регулюють цивільно-правову відповідальність сторін за договором чартеру (фрахтування).

Для того, щоб вказане вище порівняння було плідним, воно мусить відповідати двом основним вимогам: по-перше, порівнювати необхідно ті явища, між якими може існувати певна об'єктивна спільність (не можна

порівнювати свідомо незрівнянні позиції), щоб не робити поверхневих і безплідних аналогій; по-друге, порівняння необхідно здійснювати по найбільш важливих ознаках.

Таким чином, у дослідженні буде порівняно процес розвитку й удосконалення законодавства України та окремих зарубіжних країн, у тому числі країн ЄС, з питань правового регулювання цивільних правовідносин за договором чартеру (фрахтування).

Разом з тим, проаналізувати сучасний стан правового регулювання цивільно-правової відповідальності сторін за договором чартеру (фрахтування), можна, лише дослідивши його історію, тобто використовуючи історичний метод дослідження.

Аналіз нормативно-правових актів, які регулювали відносини за договорами чартеру (фрахтування) в Україні, показує, що залишився унікальний досвід, творче осмислення якого може збагатити сучасну цивільно-правову науку. Адже правові ідеї та поняття, що сформувалися в праві щодо правового регулювання цивільно-правових відносин за договором чартеру (фрахтування) та цивільно-правової відповідальності сторін за договором чартеру (фрахтування) зазнали випробування часом і є частиною права, його теоретичною і практичною спадщиною.

З метою більш повного розуміння поняття, юридичної природи й особливостей цивільно-правової відповідальності сторін за договором чартеру (фрахтування) на сучасному етапі, слід розглянути еволюцію законодавства та правового регулювання досліджуваних питань. Зазначене буде досягнуто шляхом усебічного вивчення світового й вітчизняного досвіду соціально-економічних перетворень та їх правового забезпечення. Зокрема це стосується питань фрахтування, перевезення на зафрахтованих транспортних засобах, здійснення чартерів тощо, оскільки від ефективності цієї роботи значною мірою залежить успіх усіх подальших реформ.

Використання історичного і логічного методів дозволить поетапно простежити взаємозалежність історичних реалій і конкретних результатів правового регулювання у сфері фрахтування. Аналіз, що буде проведений у дослідженні, має ґрунтуватися на встановленні логічних і послідовних процесів у сфері становлення та розвитку законодавства, яке регулює укладення договорів фрахтування, та цивільно-правової відповідальності сторін за договором чартеру (фрахтування), з відповідною інтерпретацією одержаних наукових результатів.

Використовуючи історико-системний метод дослідження, можна буде реалізувати принципи системного підходу (аналіз структури і функцій, внутрішніх і зовнішніх зв'язків, а також динамічних змін) до дослідження питань з обраної теми, що приведе до вивчення об'єкта дослідження і явищ минулого як цілісної історичної системи.

Отже, використання історико-системного методу дослідження зумовлено необхідністю цілісного охоплення найважливішого за своїми наслідками розвитку законодавства в галузі договорів фрахтування та цивільно-правової відповідальності сторін за договором чартеру (фрахтування), завдяки чому комплексне вивчення законодавчої бази, яка регулювала створення та функціонування транспортної мережі в Україні, дозволить зрозуміти ті кардинальні зміни, що відбулися в цій сфері впродовж періоду розвитку України як самостійної та незалежної держави. Здійснення аналізу історичного розвитку законодавства, що регулювало та регулює договори фрахтування, є важливим для подальшого вдосконалення нормативного регулювання цивільних правовідносин за договорами чартеру (фрахтування) та цивільно-правової відповідальності сторін за договором чартеру (фрахтування).

У ході проведення наукового дослідження питань, пов'язаних із правовим регулюванням цивільно-правової відповідальності сторян договорів чартеру (фрахтування), законодавчими актами України, а також відповідними законодавчими актами зарубіжних країн, шляхом врахування іноземоного досвіду з метою вдосконалення законодавства України, увага звертається на

з’ясоування підстав виникнення, а також звільнення від цивільно-правової відповідальності сторін за договорами чартеру. Здійснено аналіз положень міжнародно-правових актів, законодавчих актів окремих зарубіжних країн у галузі нормативно-правового регулювання відносин сторін договорів чартерів (фрахтування), зокрема в частині визначення підстав відповідальності сторін за вказаними договорами, під час чого виявлено наявність колізій між окремими нормативно-правовими актами, які врегульовують цивільно-правову відповідальність сторін за договорами чартерів (фрахтування), і разом з тим здійснено аналіз причин виникнення вказаних колізій.

Питання відповідальності сторін договору взагалі та відповідальності сторін договрів фрахтування досліджувались великою кількісттю науковців, а саме: І. С. Канзафаровою, Я. М. Шевченко, О. В. Церковною, В. С. Резніченком, О. Є. Харитоновим, А. Л. Ткачуком та іншими.

Так, у своїх дослідженнях І. С. Каназафарова висвітлювала поняття та принципи цивільно-правової відповідальності, проводячи аналіз змісту правовідносин цивільно-правової відповідальності та умов і ефективності такої відповідальності. За результатами своїх досліджень, І. С. Канзафарова зазначила, що «цивільно-правова відповідальність як цілісне системне юридичне утворення, втілює у собі якості предмета і методів цивільно-правового регулювання в частині їх єдності та взаємозв’язку, на підставі чого створено системну теоретичну модель цивільно-правової відповідальності; встановлено, як повинні бути взаємопов’язані елементи зазначеної системи, щоб забезпечити належну реалізацію передбачених чинним законодавством правомочностей та виконання закріплених у ньому юридичних обов’язків» [31].

Підтримуючи позицію І. С. Канзафарової, О.М. Нечипуренок робить висновки за результатами своїх досліджень цивільно-правової відповідальності за порушення договірних зобов’язань, зокрема «звертається увага на наявність відмінностей між підставами та умовами цивільно-правової відповідальності за «деліктним зобов’язанням» і за «договірним зобов’язанням», а тому відповідальність слід розуміти як негативні наслідки неправомірної поведінки

особи, реалізація якої можлива в примусовому або в добровільному порядку» [92, с. 121].

Я. М. Шевченко у своїх дослідженнях, окрім іншого, також розглядала питання цивільно-правової відповідальності, про зазначала таке, «цивільно-парвова відповідальність полягає в застосуванні до порушників засобів захисту і заходів цивільної відповідальності, що мають переважно майновий характер» [190, с. 28-30]. Разом з тим, науковець звертала увагу на те, що «механізм правового регулювання цивільно-правової відповідальності має свої структурні елементи, до яких слід відносити: правові норми об'єктивного права, в яких відповідальність знаходить свій вираз; суб'єкти відповідальності і правовідношення, в якому відповідальність реалізується; санкції – несприятливі наслідки для особи, яка здійснила правопорушення» [189, с. 17-21].

О. В. Церковна та В. С. Резніченко у своїх дослідженнях надали загальну характеристику відповідальності за завдання шкоди за цивільним законодавством, а також підстави звільнення від цивільно-правової відповідальності. При цьому науковці зазначили поняття та підстави цивільно-правової відповідальності та звільнення від такої відповідальності. Цікавим є позиція науковців, які, розглядаючи елементи цивільно-правової відповідальності такі як умисел та вину, зазначають, що «під виною слід розглядати психічне ставлення особи до своєї неправомірної поведінки, за результатами якої настають негативні наслідки в частині порушення прав інших суб'єктів цивільних правовідносин та відповідальність, зокрема, й цивільно-правова. Разом з тим, науковці надають визначення більш легкої форми вини, такої як «необережність», яку розглядають як ставлення особи до своєї поведінки, що характеризується відсутністтю належної передбачуванності, уважності тощо» [108, с. 27-54]. Науковцями робиться висновок про те, що: «цивільно-правова відповідальність за завдання шкоди насамперед виконує функції відновлення, тобто компенсації, стимулючі, запобіжно-виховні та каральні». В якості підстав цивільно-правової відповідальності О. В. Церковна

зазначає норми права, склад правопорушення та акт застосування права та разом з тим, спільно з С. В. Резніченком надає визначення цивільно-правової відповідальності, то як «реалізація правовідновлювальної санкції, внаслідок якої на особу покладаються негативні майнові наслідки протиправної поведінки, що супроводжується стимулюванням порушника до здійснення певних дій у майбутньому і має метою захист інтересів потерпілої особи» [108, с. 71].

Цікавим є дослідження, проведені А. Л. Ткачуком щодо питань значення вини у відносинах відповідальності за порушення договірних зобов'язань. Так, науковець, проводячи комплексний аналіз теоретичних і практичних питань, пов'язаних із застосуванням умови про вину у відносинах відповідальності за порушення договірних зобов'язань, визначає передумови, формування, процес виникнення та розвитку категорії «вина», визначаючи її природу, форми та види, а також особливості застосування в договірних відносинах. Разом з тим, науковець проводить співвідношення вини та договірної відповідальності та визначає основні сучасні тенденції регулювання відносин із договірної відповідальності. Роблячи висновки, А. Л. Ткачук визначає, що «вина у відносинах договірної відповідальності є допоміжним правовим засобом узгодження законних інтересів боржника й кредитора, і проведеного на цій концептуальній основі комплексного теоретичного аналізу застосування вини у відносинах відповідальності за порушення договірних зобов'язань. Разом з тим, обґрунтовується, що поділ юридичної відповідальності на публічноправову й приватноправову, сутність яких неоднакова, зумовлюється їх спрямованістю на захист різних інтересів, а отже, договірну відповідальність слід розуміти як приватноправову відповідальність» [155, с. 238-249].

Як зазначалось вище, розглядаючи умови, підстави, поняття та елементи цивільно-правової відповідальності сторін цивільних правовідносин, зокрема й договірних відносин за договорами чартеру (фрахтування), не слід обходити увагою питання особливостей звільнення від такої відповідальності у випадку непереборної сили.

Такою непереборною силою на сьогодні можна вважати повномасштабне вторгнення військових формувань країни агресора – рф на територію України, у зв'язку з чим виникло багато проблем не тільки із загрозою життю та здоров'ю громадян України, а й загроза руйнування стратегічних та інфраструктурних об'єктів, а також перепони щодо належного виконнаня юридичними та фізичними особами зобов'язань за договорами надання послуг, виконання робіт, здійснення перевезень, у тому числі й за договорами чартеру (фрахтування). Як приклад, можна звернути увагу на блокування військово-морським флотом рф українських портів, що унеможливило своєчасно та належно виконати зобов'язання за договрами зернових чартерів та інших чартерів.

Цікавим у цьому випадку уявляється дослідження О. В. Церковної щодо звільнення сторін від цивільно-правової відповідальності у випадку непереборної сили. Науковець робить висновок, що «ознаки та властивості неперебоної сили та випадку, їх значення в цивільно-правових відносинах, а також тлумачення відображаються в ЦК України як запорука законності та належного врегулювання цивільно-правових відносин, і недопущення зловживання з боку однієї зі сторін зобов'язань» [161, с. 95-97].

Велику кількість досліджень питань цивільно-правової відповідальності провів та проводить професор О. Є. Харитонов, який також зазначає і робить загальний висновок, що «під цивільно-правовою відповідальністю слід розуміти правовідношення, яке виражається у вигляді несприятливих наслідків майнового і немайнового характеру в порушника, які забезпечуються державним примусом і тягнуть за собою засудження правопорушення і його суб'єкта» [160; 159, с. 6-10].

Разом з тим, науковець надає перелік принципів цивільно-правової відповідальності, зокрема до них відносить принципи: законності, невідворотності відповідальності, індивідуалізації, повного відшкодування шкоди та рівності сторін.

Встановлено, що у сучасний період в Україні, інших зарубіжних країнах, у тому числі країнах ЄС, відбулися кардинальні зміни у сфері договорів чартеру (фрахтування) упродовж періоду розвитку України як самостійної та незалежної держави. У зв'язку з чим доведено, що правове регулювання цивільно-правової відповідальності сторін за договором чартеру (фрахтування), створення та функціонування транспортної мережі, яка використовується для виконання договорів чартеру (фрахтування), пройшли випробування часом і є частиною права, його теоретичною і практичною спадщиною.

Методологічну базу дослідження цивільно-правової відповідальності сторін за договором чартеру (фрахтування) в Україні становлять загальні та спеціальні наукові методи, серед яких чільне місце посідають загальнонауковий діалектичний метод, методи логічного, системно-структурного, порівняльно-правового, аналізу, історико-правовий, аналітичний та формально-юридичний методи, які в сукупності були застосовані для з'ясування сутності правовідносин за договором чартеру (фрахтування) підстав, порядку та правових наслідків їх виникнення, зміни та припинення, та підстави виникнення цивільно-правової відповідальності сторін за договором чартеру (фрахтування), а також звільнення від такої відповідальності сторін договору чартеру (фрахтування).

Ключовими інструментами розвитку світової економіки на сьогодні виступають перевезення морськими, повітряними, залізничними та автомобільними транспортними засобами. Найбільш поширеними є перевезення морськими транспортними засобами, на що вказують відомості Міжнародної морської організації (ММО), однієї зі спеціалізованих установ ООН, відповідно до яких «більше восьмидесяти відсотків світової торгівлі забезпечено морським транспортом, так як використання останнього найефективніше та рентабільніше для здійснення міжнародних перевезень більшості товарів, а отже, найбільше використовуються способи реалізації перевезення вантажів морським транспортом такі як фрахтування суден» [212].

За загальними визначеннями договори фрахтування будь-якого транспорту (морського, річкового, повітряного тощо) мають загальну назву чартер. У свою чергу, в літературі надається загальне визначення «чартеру», зокрема його вважають «договором між судновласником і фрахтувальником, за яким права на судно в залежності від виду фрахтування повністю або частково переходять до фрахтувальника» [195, p. 171].

Розглядаючи положення ЦК України (ст. 912) бачимо, що у них позначаються загальні межі договорів фрахтування і містяться відсилання до спеціального закононодавчого акту КТМ України, яким встановлюється форма договорів фрахтування.

Крім того, що саме розуміється під «формою догвоору фрахтування», законодавець чітких визначень не дає. Згідно наявних положень, припускається, що в одному випдаку під «формою договору фрахтування» слід розуміти «рейсовий чартер», «тайм-чартер», «дімайз-чартер» та «бербоут-чартер», а в іншому випадку слід розуміти письмому форму укладення договору фрахтування відповідно до положень ст. 204 КТМ України. Тут слід зазначити, що у першому випдаку можна стверджувати, що перелічуються види договорів фрахтування. Отже, зважаючи на двоякість понять, під «формою договору фрахтування», за аналогією положень ЦК України щодо форм договорів, слід розуміти письмову й усну форми вираження умов таких договорів. Разом з тим, якщо звернути увагу на положення КТМ України, то ними визначено наявність таких «форм договору фрахтування» як «договір оренди» та «договір суборенди», які, на нашу думку, також слід відносити не до форм договору фрахтування, а до видів такого договору.

Чартери здавна використовуються в практиці морського судноплавства, проте і сьогодні як в доктрині, так і на практиці немає єдиного розуміння його юридичного статусу. Деякі автори вносять плутанину, змішуючи різні види фрахтування, а іноді використовують абсолютно неприпустиму термінологію, наприклад «договір чартеру» [96, с. 7-10].

КТМ України виділяє два види договору фрахтування морського судна – це договір фрахтування судна на час (тайм-чартер), і договір фрахтування судна без екіпажу (бербоут-чартер), положення про які містяться в главі І розділу VI КТМ України. Разом з тим в зарубіжній доктрині чартери підрозділяються в залежності від того, як фрахтується судно – на певний період часу або на один або кілька рейсів [227, p. 4]. У першому випадку мова йде про тайм-чартери (time-charter), у другому – мається на увазі рейсовий чартер (voyage charter). Якщо за умовами тайм-чартеру судновласник передає судно в розпорядження фрахтувальника на обумовлений договором період фрахтування, то рейсовий чартер передбачає передачу судна для перевезення вантажу між визначеними портами.

В обох випадках судновласник зберігає контроль за комплектуванням екіпажу і управлінням судном, а також бере на себе зобов'язання забезпечити перевезення вантажу.

Третій вид договору фрахтування, відомий під назвами бербоут-чартеру (bareboat charter) і димайз-чартеру (demise charter), принципово відрізняється від двох вищевказаних. Бербоут-чартер і димайз-чартер, по суті, являють собою договір оренди судна. Втім, відразу обмовимося, що договір оренди морського судна в значній мірі відрізняється від класичного договору оренди майна. Це обумовлено специфічними особливостями статусу морського судна і виконуваної ним діяльності з морського перевезення вантажу.

Таким чином, всі використовувані в даний час договори фрахтування судна можна розділити на три види: рейсовий чартер, тайм-чартер і бербоут-чартер (димайз-чартер).

Звісно ж, що такий підхід відповідає усталеній практиці міжнародного торгового судноплавства. Так, в останні роки за кордоном вийшли у світ три фундаментальні праці, підготовлені визнаними авторитетами в галузі морського права, які присвячені практиці застосування саме трьох видів чартерів – рейсового чартеру, тайм-чартеру та бербоут-чартеру [199]. Спроби виділити

інші види договорів фрахтування суден (дейлі-чартер, слот-чартер і тощо) навряд чи є обґрунтованими, оскільки вони не мають самостійного значення і є лише приватними випадками трьох вищевказаних видів чартерів.

У цілому ж не можна не погодитися з британським науковцем Р. Граймом, який вважає, що «незважаючи на різні види договорів фрахтування, суть їх одна і та ж і полягає в тому, що судновласник надає своє судно для перевезення вантажу» [209, p. 80]. Крім того, «всі чартери, як правило, містять умову, згідно з якою від судновласника потрібно мати морехідне судно» [216, p. 563].

У практиці фрахтування сьогодні широко використовуються так звані проформи чартерів, що являють собою стандартні чартери, розроблені міжнародними організаціями (більшою частиною Балтійською і міжнародною морською радою – Baltic and International Maritime Council (BIMCO) [196], Федерацією національних асоціацій суднових брокерів і агентів (FONASBA) [204]) в залежності від видів фрахтування, типів вантажу і сформованих напрямків вантажопотоків. Проформи чартерів засновані на балансі інтересів фрахтувальників і судновласників. Їх застосування в значній мірі спрощує процес фрахтування суден, коли немає необхідності детально погоджувати всі умови чартеру, а досить послатися на ту чи іншу його проформу і за необхідності внести взаємоприйнятні зміни і доповнення.

Під рейсовим чартером розуміється договір між судновласником і фрахтувальником, що передбачає передачу всього судна або частини його вантажних приміщень для перевезення вантажу між визначеними портами.

За доставку вантажу фрахтувальник сплачує судновласнику фрахт, розмір якого формується на основі ставки фрахту з урахуванням кон'юнктури світового фрахтового ринку. Ставка або узгоджується за одиницю вантажу (тонна, куб.м тощо), або обумовлюється в розмірі певної суми (люмпсум). Зазвичай розрізняють два типу фрахтування суден по рейсовим чартерам: фрахтування на один рейс (single voyage charter) і на ряд послідовних рейсів (consecutive voyages charter).

Положеннями КТМ України визначено, що «договором чартеру є договір перевезення об'єктів перевезення, зокрема вантажів, морськими транспортними засобами, укладається з умовою надання для здійснення перевезення морським транспортом вантажу всього судна, або частини чи певних приміщень, або без зазначених умов» [38]. Водночас, Конвенція ООН «Про морське перевезення вантажів» (ч. 6 ст. 1) або «Гамбурзькі правила» визначає, що «договір морського перевезення вантажів так само, як будь-який інший договір перевезення, передбачає виконання перевізником за отриманим фрахтом зобов'язання щодо перевезення вантажів морем з порту завантаження до порту вивантаження» [54].

Таким чином, з визначення договору морського перевезення вантажу, закріпленого в українському законодавстві (КТМ України) і в міжнародному морському праві (Гамбурзькі правила), абсолютно очевидно, що рейсовий чартер за своєю юридичною природою є договором морського перевезення. Цей висновок підтверджується позиціями відомих фахівців в області приватного морського права.

Н.В. Воронець у своєму дослідженні визначає, що під чартером слід розуміти «договір морського перевезення, за яким одна сторона (фрахтівник) зобов'язується подати судно в порт завантаження і перевезти з умовою надання всього судна, його частини чи певних суднових приміщень вантаж у порт призначення, де видати його одержувачу, а інша сторона (фрахтувальник) зобов'язується забезпечити пред'явлення вантажу і сплатити за його перевезення встановлену плату» [9]. У сою чергу, Д.А. Рябкін пропонує спрощене визначення чартеру, який слід розуміти як «договірну форму морських перевезень вантажів у нерегулярному судноплавстві» [142, с. 218]. Разом з тим, В.А. Попов та О.О. Рубан також вважають, що «договір чартеру (фрахтування) являє не що інше, як договір перевезення» [111, с. 92-94].

В українському законодавстві відображено вказане бачення юридичної природи рейсового чартеру, зокрема у ст. 134 КТМ України, «документом, що

підтверджує наявність і зміст договору морського перевезення вантажу, є, зокрема, рейсовий чартер, якщо він передбачає умову надання для перевезення всього судна, його частини або окремих суднових приміщень» [] [38].

Отже, можна зробити висновок, що за своєю суттю «рейсовий чартер» визначається договором перевезення морським транспортом вантажів з одночасною умовою надання для здійснення такого перевезення всього судна, його частини або окремого приміщення. Судновласник (фрахтувальник) у цьому випадку зберігає повний контроль над судном і його екіпажем без будь-яких вилучень на користь фрахтувальника. Проформою рейсового чартеру, що набула широкого поширення в практиці міжнародного торговельного судноплавства, є загальний універсальний чартер «Дженкон» (General Contract), схвалений BIMCO.

Якщо за умовами рейсового чартеру належний судновласнику фрахт виплачується фрахтувальником за перевезення вантажу, то оплата по тайм-чартеру пов’язана виключно з періодом часу, протягом якого судно знаходиться в розпорядженні фрахтувальника [64]. Українське законодавство в частині, що стосується тайм-чартеру, в цілому засновано на нормах міжнародного приватного морського права. Положеннями КТМ України, зокрема ст. 203 визначено, що «за договором фрахтування судна на час «тайм-чартеру» судновласник має зобов’язання за обумовлену плату «фрахт» надати фрахтувальнику судно і послуги членів екіпажу судна в користування на певний термін для перевезень вантажів, пасажирів або для інших цілей торгового мореплавства» [38]. В інших цілях торгового мореплавства КТМ України визначає рибальство, морські ресурсні дослідження, розвідку та розробку мінеральних та інших неживих ресурсів морського дна і його надр, лоцманську і криголамних проводки, пошукові та рятувальні операції, підйом затонулого в морі майна, гідротехнічні, підводнотехнічні та інші подібні роботи, санітарний, карантинний й інший контроль, захист і збереження морського середовища, морські наукові дослідження, навчальні, спортивні та культурні цілі. Причому

цей перелік не є вичерпним, До цілей торгового мореплавання можуть бути віднесені й інші види діяльності.

Таким чином, неважко помітити, що тайм-чартер може бути використаний не тільки для перевезень, а й для широкого кола видів діяльності, пов'язаних з торговельним мореплавством.

Проблема полягає в тому, що до сьогоднішнього дня як в доктрині, так і на практиці немає єдиного розуміння юридичної природи тайм-чартеру. Суть суперечок зводиться до того, чи є тайм-чартер договором оренди (найму) судна або ми маємо справу з договором морського перевезення.

З визначення тайм-чартеру, даного в КТМ України, випливають такі дуже важливі висновки. Судновласник надає фрахтувальнику в користування на певний період не тільки судно, але ще й послуги екіпажу. Причому це характерна відмітна ознака тайм-чартеру. Виняток послуг екіпажу відразу ж змінює сутність договору фрахтування, і тайм-чартер перетворюється в інший вид договору фрахтування, наприклад в бербоут-чартер. Таким чином, в тайм-чартері судно і його екіпаж виступають як єдине ціле. У цьому принципова відмінність тайм-чартеру від звичайного договору оренди.

Аналогічно положень КТМ України, положеннями ЦК України, зокрема ст. 759 також визначено, що «за договором оренди (майнового найму) орендодавець (наймодавець) зобов'язується надати орендарю (наймачу) майно або транспортний засіб за плату в тимчасове володіння і користування або у тимчасове користування» [181]. Як бачимо, за договором оренди передається тільки майно, а тайм-чартер передбачає ще й передачу послуг екіпажу з управління і технічної експлуатації судна. Крім того, на відміну від договору оренди, тайм-чартер містить виключно важливе положення, яке передбачає, що судновласник продовжує зберігати контроль як за судном, так і за його екіпажем. Судновласник зобов'язаний не тільки привести судно в морехідний стан до моменту його передачі фрахтувальнику, але після передачі судна фрахтувальнику судновласник продовжує нести обов'язок протягом усього

терміну дії тайм-чартеру з підтримки судна в морехідному стані. Крім того, судновласник зобов'язаний нести витрати по страхуванню судна і своєї відповідальності, а також за змістом членів екіпажу судна. Капітан судна і очолюваний ним екіпаж за умовами тайм-чартеру знаходяться в подвійному підпорядкуванні. З питань управління (включаючи судноводіння, внутрішнього розпорядку на судні) капітан і екіпаж підкоряються судновласнику. У той же час для капітана та інших членів екіпажу обов'язковими є розпорядження фрахтувальника, що стосуються комерційної експлуатації судна.

Ще одна принципова відмінність між договором оренди і тайм-чартером полягає в розподілі отриманих доходів. Згідно положень ст. 775 ЦК України «плоди, продукція та доходи, отримані орендарем у результаті використання орендованого майна відповідно до договору, є його власністю» [181]. Водночас, умовами «тайм-чартеру» передбачено, що «доходи, отримані в результаті користування зафрахтованим судном і послугами членів його екіпажу, є власністю фрахтувальника, за винятком доходів, отриманих від рятування, а винагорода, що належить судну за послуги з рятування, надані до закінчення дії тайм-чартеру, розподіляється в рівних частках між судновласником і фрахтувальником за вирахуванням витрат на рятування і належної екіпажу судна частки винагороди» [38].

І нарешті, важлива особливість тайм-чартеру полягає в тому, що фрахтувальник може користуватися судном і послугами його екіпажу тільки в рамках, визначених умовами тайм-чартеру. Спроби прирівняти тайм-чартер до договору оренди вихолощують його сенс і мету. Укладення договору фрахтування судна на час перестав бути самоціллю і в кінцевому рахунку служить тільки одному – використання судна для цілей торгового мореплавання.

Ряд авторів, наприклад Л.Л. Тарасенко, посилаючись на ЦК України, розглядають тайм-чартер як різновид договору оренди транспортних засобів із наданням послуг із управління та технічної експлуатації [154]. Така позиція є

видимою й у авторів українського підручника з міжнародного приватного права В.П. Жушмана, В.М. Гайворонського, які вважають, що тайм-чартер відноситься «в термінах загальногромадянського законодавства до договорів оренди транспортних засобів» [81].

Такий підхід має підстави, якщо мова йде про інші види перевезень, наприклад повітряні. Тут можна погодитися з позицією І.О. Безлюдько, що «кваліфікація договору фрахтування в якості орендного типу найбільшою мірою відповідає як його змісту, так і дійсному стану, що склався в області його правового регулювання» [2]. Однак стосовно до морських перевезень юридична природа тайм-чартеру принципово інша.

Якщо тайм-чартер не є договором оренди, то виникає питання – чи не відноситься він до договору морського перевезення вантажу? Відповідь на це питання залежить від того, для яких цілей фрахтується судно по тайм-чартеру. Якщо судно фрахтується для перевезення вантажу, то поза будь-яким сумнівом, ми маємо справу з різновидом договору морського перевезення вантажу. Це обумовлено тим, що в даному випадку укладання договору фрахтування судна на час у кінцевому рахунку слугує тільки одному – перевезти вантаж із пункту завантаження до пункту призначення.

Якщо ж судно фрахтується по тайм-чартеру для інших цілей, наприклад, для проведення морських наукових досліджень тощо, то в такому випадку тайм-чартер є самостійним видом договору (договір sui generis).

Цікавим є позиція українських фахівців з даного питання. Так, автори Коментаря до Кодексу торговельного мореплавства України, аналізуючи ст. 133 «Поняття договору морського перевезення вантажу» [37], пишуть: «сторони договору фрахтування не можуть бути одночасно сторонами договору перевезення, оскільки це призведе до тотожності різних за змістом зобов’язань. Навіть якщо правовідносини з фрахтування морського судна передують правовідносинам з перевезення вантажу, сторонами в договорі перевезення будуть перевізник, вантажовідправник і вантажоодержувач, тому що вони

мають відмінні від договору фрахтування зобов'язання. До того ж, договір фрахтування має свій предмет, зміст, склад сторін (двосторонній) і ніяк не повинен впливати на інший самостійний вид договору, який застосовується у сфері торговельного мореплавства, – договір морського перевезення вантажу. Таким чином, два договори – перевезення і фрахтування – не можуть поєднуватися в одному, бо тим самим змішується їх предметна ознака, відпадає критерій розмежування і стає неможливим пояснити, чому вони знайшли своє закріплення в різних розділах КТМ України [38]». Очевидно, що автори Коментаря вважають тайм-чартер самостійним видом договору.

Тож з такою точкою зору можна погодитися лише частково; вона справедлива, якщо мова йде про тайм-чартер, укладений не для перевезення вантажу, а для інших цілей. Якщо ж ми маємо справу з тайм-чартером, укладеним для перевезення вантажу, то в даному контексті термін «договір морського перевезення» є родовим і цим поняттям охоплюється в тому числі й договір фрахтування судна на час для перевезення вантажу. Таким чином, за змістом ст. 133 КТМ України, тайм-чартер є договором морського перевезення вантажу. І мова йде зовсім не про «тотожності різних за змістом зобов'язань», як пишуть автори Коментаря, а про те, що тайм-чартер є різновидом договору морського перевезення.

Суперечки про те, чи є тайм-чартер договором оренди або морського перевезення, не носить суто теоретичний характер, він має серйозні і далекосяжні практичні наслідки.

Як уже зазначалося, якщо судно фрахтується по тайм-чартеру для перевезення вантажу, то тайм-чартер є різновидом договору морського перевезення вантажу. Якщо ж судно фрахтується по тайм-чартеру для інших цілей, тоді тайм-чартер є самостійним видом договору (договір sui generis). Однак і в тому, і в іншому випадку «тимчасово здійснюється подвійне володіння (співволодіння) судном».

Основною проформою тайм-чартеру, що використовується сьогодні, виступає Універсальний чартер «BALTIME» (Baltic International Maritime Council ‘Time-charter-party), розроблений і схвалений BIMCO.

Термін «бербоут-чартер» (bare-boat) перекладається як договір фрахтування «голого» судна, тобто неспорядженого для плавання і не укомплектованого екіпажем. Це означає «передачу володіння, управління і контролю над судном фрахтувальника».

Зазначеному виду фрахтування присвячена глава I розділу VI КТМ України, зокрема ст. 203 КТМ України, відповідно до положень якої «судновласник, за договором «бербоут-чартера» зобов’язаний за фрахт надати фрахтувальнику у користування та у володіння на певний термін не укомплектоване екіпажем і не споряджене судно для здійснення перевезень вантажів або інших об’єктів перевезення та цілей торговельного мореплавства» [38].

Разом з тим, КТМ України встановлює обов’язкові реквізити для договору «бербоут-чартера», в якості яких визначає: «найменування сторін, назва суден, їх клас, прапори, технічні та експлуатаційні дані (вантажопідйомність, вантажомісткість, швидкість тощо), кількість витрачаємого палива, райони плавання, мету фрахтування, термін, місце передачі та повернення суден, фрахтові ставки, терміни дії договору, а також обов’язок укладення договору в письмовій формі» [38].

Якщо в умовах бербоут-чартеру не міститься прямої заборони, то фрахтувальник може на весь термін дії бербоут-чартеру або на частину цього періоду здати судно в субербоут-чартер. При цьому субербоут-чартер не звільняє фрахтувальника від виконання всіх зобов’язань по бербоут-чартеру.

За умовами договору «бербоут-чартера» судновласник зобов’язаний «привести судно у морехідний стан до моменту його передачі фрахтувальнику, а останній зобов’язаний протягом всього терміну дії договору «бербоут-чартера» підтримувати судно в морехідному стані, і разом із тим, якщо в період дії

вказаного договору виникли «приховані» недоліки судна, їх усунення покладається на судновласника» [3, с. 116-121].

Відмінною особливістю «бербоут-чартера» визнається наявність обов'язків у фрахтувальників щодо здійснення комплектування екіпажу судна, яке зафрахтоване, навіть тими особами, які раніше не визначались та не були членами екіпажу зафрахтованого судна, що передбачалось умовами договору «бербоут-чартеру». Таким чином, фрахтувальник наділений досить широкими правами в частині, що стосується комплектування екіпажу зафрактованого ним судна.

Разом з тим фрахтувальник судна під українським прапором за бербоут-чартером зобов'язаний враховувати вимоги КТМ України щодо громадянства членів екіпажу. Згідно ст.ст. 32, 53 КТМ України, до складу екіпажу судна, яке плаває під Державним прапором України (за винятком судна, зареєстрованого в Українському відкритому реєстрі судів), поряд з українськими можуть входити іноземні громадяни та особи без громадянства, які не можуть займати посади капітана судна.

За умовами бербоут-чартеру капітан і всі члени екіпажу повністю підпорядковуються розпорядженням фрахтувальника.

Різниця між бербоут-чартером і іншими видами фрахтування образно охарактеризував Ш.А. Геббі: «Це все одно, що відмінність між угодою, коли людина наймає човен з тим, щоб гребти самому, і договором, коли гребти погоджується власник човна» [205, p. 864].

Поряд з «бербоут-чартером» для позначення договору фрахтування судна без екіпажу в англо-американській доктрині і практиці широко використовується термін «димайз-чартер» (Demise – здавати в оренду). Стосовно питання про співвідношення «бербоут-чартеру» і «димайз-чартеру» існують різні точки зору. Д. Вільсон використовує ці терміни як синоніми [227, p. 8]. Аналогічного підходу дотримуються Е. Голд, А. Чікопі і Х. Киндред [208, p. 380-381], а також Р.Т. Кінан [213, p. 347]. Японський вчений Х. Йошимото зазначає, що «димайз-чартери»

іноді називають «бербоут-чартерами» [228, p. 462]. О. Д. Несімко пише, що «використання поняття «димайз-чартер» на сьогоднішній день дуже обмежене, і ця назва договору фрахтування судна вже відходить у минуле, і як правило, світова практика використовує поняття «бербоут-чартер»» [90, с. 180-186].

Автори «Довідника капітана далекого плавання» вважають, що «бербоут-чартер» є різновидом «димайз-чартера» [20, с. 208]. На думку Г. Гілмора та Ч. Л. Блека, за умовами «димайз-чартеру» і «бербоут-чартеру» фрахтувальник стає власником – «pro hac vice» [207]. Цікавим є позиція Е. В. Харпера, який вважає, що «термін «димайз» відноситься до передачі володіння, командування і управління зафрахтованим судном від власника фрахтувальника, в той час як термін «бербоут» характеризує відсутність управлінських і експлуатаційних служб на судні, переданому власником фрахтувальнику» [210, p. 785].

В українському законодавстві поняття димайз-чартеру взагалі відсутнє, хоча посилання на цей вид фрахтування містить ратифікована в 2002 році Україною Міжнародна конвенція «Про морські застави та іпотеки» від 06 травня 1993 року [129].

Звісно ж, що «бербоут-чартер» і «димайз-чартер» фактично рівнозначні поняття, якщо між ними і є відмінності, то вони мінімальні. Юридична природа «бербоут-чартеру» і «димайз-чартеру» абсолютно однакова, ці договори передбачають передачу судна на певний період в повне і безроздільне володіння фрахтувальника. Найбільш поширеною проформою «бербоут-чартеру», розробленою «BIMCO», є «BARECON» (bare-boat contract).

Таким чином, всі використовувані в сучасній практиці судноплавства договори фрахтування можна розділити на три основних виду: «рейсовий чартер», «тайм-чартер» і «бербоут-чартер» (димайз-чартер).

У науковій літературі та нормативно-правових договірах «рейсового чартеру» вважають більше як договір «морського перевезення вантажів» у відповідності до якого фрахтувальнику надається також все або частина судна, або окремі його приміщення, для здійснення безпосередньо перевезення

вантажу. При цьому, контроль над судном залищається за судновласником. Водночас, на відміну від договору «рейсового чартеру», такі договори як «тайм-чартер» передбачають надання судновласником фрахтувальнику судно або послуги екіпажу на певний час, для здійснення безпосередньо перевезень морським транспортом. Тут акцентується увага на тому, що, якщо за договором «тайм-чартеру» судно фрахтується фрахтувальником з метою здійснення перевезення вантажів, вважається різновидом договорів «морського перевезення вантажів», а в разі, якщо з метою виконання інших цілей, то вважається самостійним видом договру.

Відмінною особливістю бербоут-чартеру є обов'язок фрахтувальника здійснювати комплектування екіпажу судна.

При цьому він зобов'язаний враховувати вимоги національного законодавства в частині, що стосується громадянства членів екіпажу. Бербоут-чартер і димайз-чартер – це фактично один вид договору, відмінності між ними мінімальні, а їх юридична природа абсолютно однакова – передача судна на певний період у повне і безроздільне володіння фрахтувальника.

1.2. Становлення та розвиток законодавства щодо цивільно-правової відповідальності за договором чартеру (фрахтування) в Україні

За рівнем суспільної значущості транспорт посідає одне з провідних місць у системі суспільних відносин, забезпечуючи матеріальну складову комунікативної системи суспільства. Транспорт є сполучною ланкою економіки, галуззю виробничої інфраструктури. За його допомогою задовольняються потреби в перевезеннях суспільного виробництва держави та її населення.

З огляду на розташування території України та її геополітичне значення слід зазначити, що саме транспорт формує Україну як єдину державу. Конференція, яка відбулася в березні 1994 р. на о. Крит (Греція), ухвалила, що територією України проходять чотири з дев'яти міжнародних

транс'європейських транспортних коридорів, що є важливою умовою розвитку транзиту.

Будь-яка дестабілізація в регіоні, розлад господарських зв'язків, зниження рівня виконавчої дисципліни негативно впливають на ритм перевізного процесу, призводить до крадіжок і псування вантажів, багажу та пошти. У зв'язку з цим важливу роль відіграють заходи майнової відповідальності за порушення договорів перевезення та фрахтування. Поява інституту відповідальності у сфері транспортних перевезень є неминучим і необхідним з точки зору належного забезпечення виконання зобов'язань з надання транспортних послуг.

Становлення інституту договірних зобов'язань за договорами чартеру (фрахтування) в нашій державі пройшло тривалий шлях.

Договір чартеру (фрахтування) є одним з найстаріших видів договорів у транспортній сфері. Морські перевезення з використанням чартер-партій (від лат. Charta partita – фрахтовий контракт, досл. Папір, розділена на частини) здійснювалися ще в середині минулого тисячоліття. Така назва договору походить від порядку його укладення. Чартер-партії оформлялися на одному аркуші паперу, який сторони розривали на дві частини. Після цього одна частина договору залишалася у перевізника, а друга – у вантажовідправника. Згодом документ завжди можна було відновити, при цьому розірвані краї чартер-партії повинні були збігтися [170].

У наш час договір чартеру (фрахтування) широко використовується при здійсненні перевезень морським і авіаційним транспортом [181]. Найбільш розвинений інститут чартеру (фрахтування) в морському праві.

Фрахтування (чартер) – це, по суті, наймання судна (його частини) для здійснення перевезення.

Види чартеру (фрахтування) можна розділити на дві великі групи:

1. Рейсовий чартер – здійснення фрахтування судна (цілого або його частини) на рейс або декілька рейсів (ст.ст. 133, 134 КТМ України).

2. Тайм-чартер – здійснення фрахтування судна на певний час.

Разом з тим, рейсовий чартер може підрозділятися на:

- фрахтування судна на «один рейс»;

- фрахтування судна на «коловий рейс». Зазначений вид фрахтування відмінний від попереднього тим, що фрахтувальник фрахтує судно для хдійснення перевезень в обох напрямках;

- фрахтування судна на «декілька послідовних рейсів». Зазначений вид фрахтування передбачає перевезення великої кількості вантажів одним судному в одному напрямку, кількома рейсами. Тобто, судно, виконавши один рейс, перевізши вантаж з пункту відправлення до пункту призначення, повертається до пункту відправлення для нового завантаження та здійснення наступного аналогічного рейсу. Чартер зазвичай оформляється одним документом із зазначенням кількості послідовних рейсів, які повинно зробити судно;

- фрахтування судна за «контрактом». Ззаначений вид фрахтування передбачає наявність у фрахтувальника обов'язку протягом встановленого договором часу перевезти встановлену тим же договором кількість вантажу. При цьому, перевезення може здійснюватись кількома суднами, а на кожен рейс укладається окремий договір чартеру або виписується коносамент.

Тайм-чартер також має кілька підвидів:

- тайм-чартер «фрахтівник надає фрахтувальнику судно в оренду на певний час разом з командою, члени якої є співробітниками фрахтувальника» [38];

- бербоут-чартер «фрахтівник надає фрахтувальнику судно в найм (оренду) на певний час без команди» [38];

- димайз-чартер «фрахтівник надає фрахтувальнику судно в найм (оренду) на певний час разом з командою, члени якої стають співробітниками фрахтувальника» [38].

Таким чином рейсовий чартер та тайм чартер відрізняються один від одного тим, що у першому випадку предметом договору є перевезення вантажу, у другому випадку – предметом договору є оренда судна. При договорі

рейсового чартеру судно перебуває під повним контролем фрахтівника, який надає фрахтувальнику за фрахт певне судно повністю або частково на один або декілька рейсів для перевезення певної кількості вантажу, разом із командою, надаючи останньому право управління судном та здійснення витрат на утримання судна, залишаючись власником судна.

При тайм-чартері фрахтівник частково або повністю втрачає контроль над своїм судном, яке фрахтується на певний час за орендну плату, передається фрахтувальнику. Право управління судном передається фрахтівнику разом з командою, з числа співробітників фрахтувальника. Усі витрати на утримання судна здійснює фрахтувальник.

Сьогодні в торговому мореплавстві досить часто використовуються також змішані види договорів чартеру (фрахтування). Зокрема, виділяють дейлі-чартер, слот-чартер і договір на управління судном.

Між такими чартерами як «рейсовий чартер» та «тайм-чартер» проміжним став такий вид договору чартеру як «дейлі-чартер». У змісті вказаного чартеру збережені усі умови «рейсового» та «тайм» чартерів, за однією відмінністю, то як фрахт сплачується за тонажність дідвейту зафрахтованого судна, за кожен день рейсу.

Щодо розподілення міст зафрахтованого судна між учасниками договору чартеру (фрахтування) за визначеними квотами, використовується такий договір як «слот-чартер», тобто цим договором визначаються кількість так званих «слотів» (місць завантаження) для кожної сторони договору чартеру [40].

Крім вищепереліченого, існують договори «управління судном», якими передбачається надання судновласником спеціальному менеджеру комерційної експлуатації судна. Укладання договору «управління судном» визначає обов’язки менеджера здіснювати витрати на управління судном від свого імені та на свій ризик. Водночас, обов’язком судновласника є компенсування витрат, які застосував менеджер, а також виплата винагороди останньому за виконану роботу. На думку окремих науковців, договір «управління судном» не слід у

повному обсязі розуміти в якості одного з видів договрів чартеру (фрахтування) [5, с. 144-147].

Отже, враховуючи викладене, можна зробити висновок про те, що при детальному регламентуванні відносин за договорами чартерів (фрахтування) нормативно-правовими актами України, положення цивільного законодавства в галузі здійснення перевезень транспортними засобами за договорами фрахтування у вигляді договрів чартеру, ще потребує подальшого вдосконалення, шляхом надання пропозицій та уточнень з метою ефективної рекодифікації ЦК України.

Встановлено, що нормативно-правовій міжнародній регламентації не підлягає регулювання приватноправових відносин за договорами чартерів, так як морські перевезення вантажу за тим чи іншим договором чартеру, у відповідності до позицій міжнародного права регламентується нормами національного права. Спеціальних міжнародних угод і конвенцій, що регулюють умови міжнародних перевезень морями за договорами чартеру або пов’язаних із реалізацією чартерів, немає.

Як зазначають деякі науковці, «для області застосування чартеру в якості об’єкту договірних відносин з перевезення об’єктів перевезення є у більшості випадків вантаж, який у силу певних обставин не може бути переданий для перевезення так званому «публічному» перевізнику, тобто іншими словами транспортній організації загального користування» [141]. Науковці звертають увагу на те, що «у вказаному випадку мова йде про міжнародні морські перевезення масових вантажів на великі відстані, де публічні перевізники не становлять інтерес для вантажовласників, так як вони в основному працюють на головних магістральних маршрутах переміщення вантажів для міжнародної торгівлі, встановлюють високі ціни, пристосовують судна для перевезень генеральних вантажів, як правило, контейнерів для розміщення в них великотонажних контейнерів на лінійних судах-контейнеровозах» [149, с. 99-102].

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.

Розроблення і затвердження стандартних проформ договрів чартеру, кожна з яких являє собою систематизований виклад загальних умов перевезення «об'єктів перевезення» на певному напрямку/напрямках, здійснюється на підставі проведення відповідного дослідження умов фрахтування транспортних засобів.

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

Чартер сьогодні 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 з судновласником по чартеру є забезпечення безпечного перевезення, як правило, великих партій вантажу на тривалий термін на маршрутах, які не забезпечені лінійним судноплавством. Крім того, ставки морського фрахту (в перерахунку на метричну одиницю) в трамповому судноплавстві нижчі, ніж зіставні ставки лінійних перевізників.

Слід звернути увагу на те, що положення ЦК України, здійснюючи визначення договрів чартеру як договорів фрахтування, не визначає їх конкретну класифікацію на окремі види та/або категорії, хоча правове регламентування договорів чартеру і їх зміст та умови залежать від застосування національного права до конкретного виду договору чартеру.

Одним із різновидів договору чартеру на теперішній час є договір про користування чужим судном. Він відомий як «бербоут-чартерr». Законодавства багатьох країн ЄС не мають спеціальних норм, що регулюють даний 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 існують закони, що регулюють фрахтування судна без екіпажу (Італія, Франція). Так, наприклад, подібне положення закріплено в Законі НДР «Про морську торгівлю» 1976 року (§ 85 – 86 SHSG). Німецький закон визначив договір бербоут-чартеру, використавши визначення договору оренди [95, 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 неукомплектований корабель (без екіпажу), а орендар зобов'язується виплатити узгоджений збір [174].

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, у свою чергу, надає в бербоут-чартер лише судно. У подальшому фрахтувальник вживає заходів щодо найму екіпажу, який буде підпорядковуватися йому.

Всі витрати, пов'язані з експлуатацією судна, яке використовується за умовами та на підставі договору «бербоут-чартеру», покладаються на фрахтувальника, який також зобов'язаний відшкодувати збитки, завдані зафрахтованому судну під час дії договору «бербоут-чартеру».

Передача судна в бербоут-чартер, наприклад, для перевезень вантажів не означає, що існує 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 мореплавства, 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 бербоут-чартеру визначається угодою сторін. У відповідності до усталеної практики «за договорами «бербоут-чартерів» судно фрахтується, тобто надається фрахтувальнику в оренду на декілька років, а тому зазначений вид договору чартеру за своєю фомою слід вважати формою фінансового лізингу суден, що укладається у письмовій формі» [37] (ст. 134 КТМ України).

У науковій літературі, зокрема зарубіжній, звертається увага на те, що «договір «бербоут-чартеру» можна визначати в якості угоди, відповідно до якої орендодавець (судновласник, фрахтівник) надає фрахтувальнику транспортний засіб – судно без екіпажу й обладнання, або з частковим екіпажем і обладнанням, на визначений термін, зазначений у договорі або на невизначений термін, а фрахтувальник, у свою чергу, зобов’язаний сплатити фрахтівнику узгоджену плату» [217, с. 47-48].

Слід додати, що відповідно до ст. 767 ЦК України «орендодавець повинен дати наймачеві (фрахтувальнику) майно (чартерні судна) у стані, придатному для використання за призначенням, зокрема для навігації, а, в свою чергу, наймач (фрахтувальник) зобов’язаний підтримувати майно (в даному випадку судно) в такому стані протягом всього терміну договору оренди» [181].

Незважаючи на спільність договору оренди та бербоут-чартеру, важко говорити про ідентичність цих двох угод. Положення ст.ст. 767, 912 ЦК України [181], які можуть застосовуватися по ст. 203 КТМ України [38] до «бербоут-чартеру», носять дуже загальний характер, і не відображають специфіки такого

рухомого майна як морське судно. У зв'язку з чим, в договорі «бербоут-чартера» слід більш детально визначати 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 епізодично 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 стрімкий рух з початку другої половини XX 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 [152].

Слід звернути увагу на відсутність конкретизованого положення регулюючого питання фрахтування транспортних засобів в умовах бербоут-чартеру у більшості іноземних законодавств. Основна увага акцентуєтья 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 й експлуатації транспортного засобу.

На відміну від тайм-чартеру за договором «бербоут-чартеру» комплектування екіпажу судна здійснює фрахтувальник (стаття 203 КТМ України). Усі 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 сформували ще один вид договору оренди морських суден, який називають «димайз-чартер» (димайз-чартер (англ. Demise Charter)).

В якості різновиду договору «димайз-чартеру» вважається договір «бербоут-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, окремі науковці, які проводили дослідження щодо правового регулювання відносин з морського перевезення вантажів за договорами чартерів, зазначають, що «судновласник має право контролювати стан свого судна, умови його експлуатації і технічного обслуговування, дотримання класифікаційних вимог тощо. При цьому, контроль судновласник здійснює за допомогою сюрвейєрської інспекцій судна, яка проводиться в будь-який час і в будь-якому порту заходу судна, під час чого в разі виявлення, що фрахтувальник експлуатує судно з порушенням технічних правил або класифікаційних вимог, судновласник має право після попередження вилучити судно з експлуатації без шкоди для інших своїх вимог по «бербоут-чартеру» [150, с. 200].

Водночас, за визначенням науковців, «якщо в період виконання умов договору «бербоут-чартеру» міжнародні або національні норми будуть вимагати здійснення модернізації судна або його додаткового оснащення, фрахтувальник повинен здійснити таку модернізацію за власний рахунок, проте, якщо сума витрат фрахтувальника на ці заходи перевищуватиме п'яти відсотків дійсної вартості судна, це може бути підставою до перегляду орендної плати чи іншого врегулювання витрат, понесених фрахтувальником» [77, с. 193-196].

У науковій літературі існують багато досліджень становлення та розвитку законодавства України регламентуючого цивільно-правову відповідальність за невиконання або неналежне виконання зобовязань за договорами. Так, І. С. Канзафарова, Б. П. Карнаух, А. О. Немцова та інші розглядали способи забезпечення виконання зобов'язань та відображали окремі значущі аспекти відповідальності та правової природи цивільно-правової відповідальності.

Науковці зазначають, що в цивільно-правових відносинах за договорами, зокрема перевезення та чартеру (фрахтування) «законодавець покладає на перевізника обов'язок доводити наявність обставин, що звільняють його від відповідальності за втрату, нестачу, незбереження вантажу внаслідок випадку, зумовленого непереборною силою, в іншому ж випадку відповідно до ч. 1 ст. 924 ЦК України, перевізник не звільняється від відповідальності» [31; 115].

Цивільним законодавством передбачено, що «порушення зобов'язань слід вважати його невиконання або неналежне виконання умов, що визначені цими зобов'язаннями». Відповідно до ст. 610 ЦК України, за порушення зобов'язань настають правові наслідки для сторін договору, що встановлені законодавством України.

Проводячи дослідження щодо становлення інституту цивільно-правової відповідальності окремі науковці стверджують, що сучасна концепція цивільно-правової відповідальності визначається певними обставинами: історією розвитку цивільно-правової відповідальності, її еволюцією; загальною цивільно-правовою доктриною; усталеними уявленнями про юридичну відповідальність в цілому.

Проводячи свої дослідження, науковці посилаються на праці радянських вчених та починають свої дослідження із твердження, що цивільно-правова відповідальність має досить тривалу історію розвитку, а інститут відповідальності за заподіяння шкоди отримав свій початок ще у Стародавній Київській Русі, при цьому окремі вчені відзначають початок такого розвитку з часів стародавнього Риму.

Так, науковці звертають увагу на те, що на території України у часи Київської Русі основним нормативним актом, регулюючим цивільні відносини та інститут відповідальності був нормативний акт – «руська правда». Подальший розвиток законодавства продовжився з другої половини XVI століття, коли у вітчизняному праві були усталені механізми майнової відповідальності за заподіяння шкоди. Однак, слід звернути увагу на те, що у

той час в якості відповідальності застосовувались заходи кримінального покарання. Лише згодом, розвиток права поступово призвів до виникнення цивільного права як самостійної галузі.

Слід зазначити, що усі нормативно-правові акти, зокрема цивільне законодавство та інститут цивільно-правової відповідальності розвивались під впливом російської імперії та радянського союзу. Враховуючи сучасні реалії, зокрема повномсштабне вторгнення рф на територію України та проявлення військової агресії, буде актуально розпочинати період становлення цивільного законодавства та інституту цивільно-правової відповідальності в Україні саме з періоду здобуття в 1991 році Україною незалежності, тобто коли основним завданням Української держави стало формування власної найіональної правової системи.

Тут першим періодом розвитку цивільного законодавства та інституту цивільно-правової відповідальності слід вважати період становлення Українського цивільного законодавства з 1991 року по 2003 рік, коли було прийнято ЦК України на заміну ЦК УРСР, положення якого не відповідали викликам сучасного розвитку країни та демократизації усіх сфер життя українського суспільства.

Розглядаючи нормативно-правові акти, які регламентують настання відповідальності, в тому числі й цивільно-правової відповідальності, слід звернути увагу на те, що цивільно-правововова відповідальність настає за порушення цивільних прав, спричинення шкоди, невиконання зобов’язань ощо при наявності вини порушника прав.

Цивільно-правова відповідальність має і свою специфіку. Зокрема, І. С. Канзафарова справедливо виділяє такі особливості цивільно-правової відповідальності, як реагування на цивільні правопорушення, майновий характер, компенсаційний характер, принцип повного відшкодування шкоди чи збитків [32]. Вплив виявляється й не так у особистості правопорушника, скільки з його майнової сфери чи майнової сфери зазначених у законі третіх

осіб. Навіть захист особистих немайнових прав передбачає майново-вартісні заходи впливу, наприклад, грошову компенсацію. Загалом, для цивільно-правової відповідальності важливі не штрафні заходи (хоч і вони не виключаються), а відновлення майнового чи особистісно-правового становища, яке існувало до правопорушення. Цивільно-правова відповідальність є формою юридичної відповідальності, яка настає на основі норм цивільного законодавства щодо особи, винної в порушенні майнових або немайнових прав суб'єкта цивільно-правових відносин і виражалось у відшкодуванні завданої шкоди.

У подальшому інститут цивільно-правової відповідальності продовжив свій розвиток з урахуванням руху України до євроінтеграції правової системи, тобто врахування міжнародно-правових актів при прийнятті вітчизняних нормативно-правовоих актів, регламентуючих різні галузі та сфери життєдіяльності. Що стосується правового регулювання цивільних відносин за договорами чартеру (фрахтування), то в основному вони регулюються положеннями КТМ України, ПК України, іншими транспортними кодексами та статутами, і ст. 912 ЦК України, положеннями якої визначено договір чартеру(фрахтування).

Відповідно норм, висвітлених у ст. 211 КТМ України «за «бербоут-чартером» фрахтувальник несе відповідальність перед третіми особами за будь-які їх вимоги, що виникають у зв'язку з експлуатацією судна» [38]. Разом з тим положеннями ст.ст. 780, 1187 ЦК України закріплено, що «фрахтувальник здійснює технічну та комерційну експлуатацію судна в повному обсязі, він має право вступати в договірні відносини з третіми особами, в тому числі в якості перевізника з міжнародного морського перевезення, і на нього покладається позадоговірна відповідальність за шкоду, заподіяну судном, так як він керує джерелом підвищеної небезпеки» [181]. Однак, положення ст.ст. 176, 211 КТМ України вказують на «виключення відповідальності фрахтувальника, які відносяться до вимог відшкодування збитків від забруднення із суден нафтою і

у зв’язку з морським перевезенням небезпечних і шкідливих речовин, а отже, за такими вимогами відповідальність несе власник судна» [38].

Разом з тим, ст. 211 КТМ України передбачено: «збитки, завдані рятуванням, загибеллю або пошкодженням судна несе фрахтувальник, якщо не доведе, що збитки завдані не з його вини» [90, с. 180-186]. Що стосується зазначених збитків, фрахтувальник відповідає перед судновласником, так як по бербоут-чартеру фрахтувальник повністю відповідає за управління судном, у тому числі й за дії екіпажу.

Згідно зі статтею 212 КТМ України оплата оренди судна по бербоут-чартеру 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 в тому стані, в якому воно було ним отримано, з урахуванням нормального зносу (ст.ст. 208, 211, 215 КТМ України) [38].

Таким чином, слід зазначити, що при 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.

На сьогодні спостерігається збільшення ролі даного договору у світовій економіці, що, безсумнівно, має ряд причин. З одного боку, він забезпечує компанії значну економічну стабільність, що дає можливість використовувати

судно протягом більш тривалого періоду при відсутності коштів на придбання суден. З іншого боку, бербоут-чартер дозволяє економічно вигідно використовувати судно. Даний договір дозволяє збільшити кількість перевезень без дорогого розширення флоту.

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

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

1.3. Загальна характеристика правовідносин, що виникають із договору чартеру (фрахтування)

Усі товари, роботи та послуги в сучасному світі передбачають зустрічну оплату. Основний вид плати на ринку фрахтування суден (chartering) називається фрахтом (freight). Отже, фрахт – це різновид ціни, тобто ціна договору фрахтування, виражена у грошових одиницях.

Постійний розвиток ринкових відносин та розширення міжнародних відносин вимагає від сторін таких відносин ефективної мобільності та оперативності у здійсненні переміщення великих об'ємів об'єктів перевезення, що далеко не завжди забезпечено регулярними транспортними сполученнями, це зумовило розвиток сегменту здійснення чартерних перевезень.

Як вже зазначалось у попередніх підрозділах, відносини щодо укладення договорів чартеру (фрахтування) розглядається і в якості відносин за договорами перевезення так, і в якості відносин за договорами оренди

транспортних засобів. Сторонами у вказаних договорах в основному виступають фрахтівник, яким є власник транспортного засобу, та фрахтувальник, яким є користувач, тимчасовий володілець, орендатор тощо транспортного засобу. Предметом таких договорів виступає процес здійснення переміщення за допомогою транспортних засобів обумовлених об'єктів перевезення, таких як вантаж, пасажири, багаж тощо.

В українському праві зазначається, що поняття «договір фрахтування» слід застосовувати саме до процесу перевезення об'єктів перевезення (вантажів, багажу, пасажирів тощо), а інші форми використання транспортних засобів (човнів, літаків, потягів, наземного транспорту), наприклад, для наукових досліджень та експедицій слід застосовувати поняття «договору оренди» транспортних засобів.

У транспортному праві визначаються декілька видів перевезень (Глави 64 і 65 ЦК України): перевезенням вантажу (ст. 929 ЦК України); перевезення пасажирів та багажу (ст. 910 ЦК України): перевезення пасажирів та багажу регулярні, нерегулярні, маятникові, регулярні спеціальні (ст. 1, ст. 35, ст. 56 Закону України «Про автомобільний транспорт») [119], морські перевезення пасажирів, вантажу (ст. 14, ст. 133, ст. 184 КТМ України), морський круїз (ст. 195 КТМ України), фрахтування (ст. 203 КТМ України), міжнародні перевезення (ст. 132 КТМ України), каботажні перевезення (ст. 131 КТМ України), перевезення вантажів, пасажирів та багажу залізничним транспортом (Закон України «Про залізничний транспорт», СЗ України), перевезення повітряним транспортом пасажирів, багажу, пошти та багажу (ПК України) тощо.

Слід звернути увагу на те, що на законодавчому рівні відносини за договорами чартеру (фрахтування) детально регламентуються, однак з урахуванням постійного розвитку, як економічного так і соціального, в Україні та у всьому світі, а також реалій сьогодення, таких як обмеження у зв'язку із розповсюдженням по всьому світу пандемії COVID 19, а також у зв'язку із останніми подіями на території України, коли 24 лютого 2022 року рф

розпочала повномаштабні воєнні дії, і було введено в дію воєнний стан, чинне законодавство України потребує подальшого вдосконалення.

Чартер (англ. Charter) – у міжнародному торговому мореплавстві і повітряному сполученні різновид договору перевезення вантажу, пасажирів і багажу, синонім договору фрахтування [148].

Чартерні перевезення, що організовуються для перевезення пасажирів, можна розділити на кілька видів: туристичний чартер, VIP-чартер і корпоративний чартер [174].

Договір фрахтування, поняття якого дається у гл. 64 ЦК України «Перевезення», характеризується як угода, що укладається для переміщення вантажів.

Договір чартеру (фрахтування) в системі договірних транспортних зобов'язань (далі – транспортні зобов'язання як договірні зобов'язання, що виникають у сфері відносин, що опосередковують перевізну та іншу транспортну діяльність) відрізняється пробілами у правовій регламентації та протиріччями у діючих нормах.

Вже неодноразово зверталась увага на визначення обов'язків сторін (фрахтівника та фрахтувальника) за договорами чартеру (фрахтування) виконання яких не суперечить закону та іншим нормативно-правовим актам.

У ст. 203 КТм дається таке визначення договору чартеру (фрахтування): «за договором чартеру (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» [38]. Тобто глава 1 розділу VI КТМ України регулює виключно тайм-чартер і виділяє тільки два його вигляди, вказавши, що надане фрахтувальнику судно може бути укомплектоване екіпажем «тайм-чартер» або не укомплектований екіпажем «бербоут-чартер».

Зауважимо, що в юридичній літературі не раз відзначалася схожість цілей укладання договорів фрахтування та перевезення – транспортування вантажу,

пасажирів, багажу. Деякі автори вказують на загальну економічну мету договору фрахтування та перевезення – зміна територіального положення об’єкта зобов’язань. Предметом перевезення визначають послуги з доставки з пункту відправлення до пункту призначення. Предмет фрахтування визначають транспортний засіб (виділення всієї місткості транспортного засобу або її частини для перевезення вантажу).

Визначення договору фрахтування висвітлено у положеннях ЦК України в розділі, що регламентує відносини з перевезення, а отже, договір фрахтування повинен розглядатися як угода, яка укладається для переміщення об’єктів перевезення. Разом з тим, в інших нормативно-правових актах, що регламентують відносини сторін договорів перевезення, також надаються посилання та визначення окремих різновидів договорів чартеру (фрахтування).

Норми про чартер є і в Повітряному Кодексі України. Разом з тим, за проєктом Закону України «Про внутрішній водний транспорт» від 24.09.2019 № 1182-2, договір фрахтування укладається для перевезення вантажу, пасажирів та багажу.

Сторонами в договорі фрахтування в основному є фрахтівник і фрахтувальник.

В якості фрахтівників виступають власники транспортних засобів, а в якості фрахтувальників виступають юридичні або фізичні особи, зацікавлені у перевезенні великих партій вантажу або груп пасажирів за маршрутом, передбаченим умовами договором чартеру (фрахтування). Водночас, фрахтувальник може бути й відправником або одержувачем вантажу. Як приклад, можна вказати, що у разі, коли морське судно зафрахтоване відповідно до умов договору купівлі-продажу товарів, фрахтувальник буде його продавцем, а відправлення вантажу на адресу одержувача здійснює виробник товару. У цьому випадку фрахтувальники і відправники не співпадають в одній особі.

За загальним розумінням, яке висвітлено в науковій літературі, «договори чартеру (фрахтування) вважають двосторонніми, консенсуальними та

оплатними, а їх зміст, як вказують, полягає в набутті фрахтувальником права зарезервувати обумовлений договором транспортний засіб (увесь, частину або окреме приміщення) з метою здійснення в подальшому перевезення об'єктів перевезення (в основному вантажів) за плату – фрахт, протягом визначеної договором кількості рейсів, а фрахтівник набуває права отримати відповідну плату – фрахт за наданий ним транспортний засіб» [15; 61; 60; 220].

Консенсуальний характер договору фрахтування визначив те, що обов'язки відправника вантажу по пред'явленню вантажу і перевізника з подачі транспортних засобів під завантаження не становлять окремого договору, а є змістом чартеру. Так, на морському транспорті фрахтувальник зобов'язаний забезпечити навантаження вантажу протягом встановленого договором або законом часу. Для того, щоб відлік часу почався, капітан зобов'язаний подати в порт завантаження за адресами, вказаними в чартері, попередні ноти про очікувану дату прибуття судна (наприклад, за 5-15 діб) в порт. Чартером – то можливо передбачена премія за дострокове виконання цього обов'язку, тобто за так званий «врятований» час – диспач. При затримці судна під завантаженням після закінчення сталійного часу починає текти контрсталійний (штрафний) час, за який фрахтувальник сплачує судновласнику доплату до узгодженого фрахту за затримку судна – демередж.

Положеннями КТМ України, зокрема ст.ст. 136, 138, яким виділяючи окреме місце договорам чартерів (фрахтування) у системі транспортних зобов'язань, передбачається встановлення транспортними статутами та кодексами форми та порядку укладання договорів чартерів (фрахтування) з обов'язковим зазначенням відповідних відомостей щодо виду та розміру об'єктів перевезення, усі відомості про траснпортний засіб та про пункти відправлення та призначення.

У зв'язку з широким застосуванням договорів чартеру(фрахтування) у світовій практиці торговельного мореплавства для полегшення його укладення і погодження умов фрахтування судна (його частини або певних суднових приміщень) розроблені окремі проформи чартерів, які розробляються

об’єднаннями судновласників і узгоджуються з об’єднаннями власників вантажу, страховиків, брокерів та інших. Проформа чартеру зазвичай має кодові найменування (тайм-чартер, бербоут-чартер, рейсовий чартер, коносамент тощо).

Основним замовником туристичного чартеру є туроператори. Вони безпосередньо або через компанії перевізників фрахтують літак, судно, наземний транспорт і самі відповідають за його завантаження. Туристичний чартер – послуга пакетна і квитки на нього, як правило, продають разом з проживанням та харчуванням у готелі, трансфером і медичною страховкою. Маршрути, на яких організовують туристичний чартер – це напрямки, де немає регулярних рейсів або їх недостатньо для перевезення великого потоку туристів [36].

На відміну від туристичного чартеру VIP-чартер і корпоративний чартер виконуються як разові польоти. Маршрут визначається такими факторами: на даному напрямку не виконуються регулярні рейси, або потрібно перевезти велику групу людей і на регулярному рейсі немає в наявності такої кількості вільних місць, або замовнику потрібно забезпечити конфіденційність, безпеку своєї поїздки, і він не хоче бути прив’язаний до розкладу регулярних рейсів [170].

Корпоративний чартер необхідний великим компаніям, трупам артистів, музичним гуртам, спортивним командам тощо, тобто всім тим, хто відчувають необхідність у перевезенні великої групи пасажирів за індивідуальним маршрутом [170].

Чартерні перевезення мають ряд переваг як для пасажирів, так і для самих перевізників, для пасажирів це перш за все ціна на квиток, яка на чартерний рейс значно нижче, ніж на регулярний. Що стосується авіакомпаній, то, як правило, навесні і влітку попит на авіаперевезення більший, а восени і взимку – менший, що пов’язано зі змінами на туристичному ринку.

Тут слід зауважити й ще на один аспект щодо чартерних перевезень як

авіакомпаніями, так і іншими транспортними компаніями й організаціями, так як залізничні перевезення, автомобільні перевезення пасажирів, з приводу наявності попиту, однак при обмеженні перевезень у зв'язку з карантинними заходами із запобігання поширенню на території України гострої респіраторної хвороби COVID-19. Зокрема, на законодавчому рівні та вимогами постанови Кабінету Міністрів України від 11.03.2020 № 211 «Про запобігання поширенню на території України гострої респіраторної хвороби COVID-19, спричиненої коронавірусом SARS-CoV-2» [121], усі регулярні та нерегулярні перевезення пасажирів у міжміському, міжобласному, внутрішньо обласному та міжнародному сполученні заборонені на період дії карантину. У цій же постанові визначено виключення щодо «перевезень легковим приватним транспортом, орендованим автомобільним транспортом, та транспортом сфери оборони, забезпечення охорони здоров'я, урядування, надання найважливіших державних послуг, забезпечення зв'язку, фінансів, водозабезпечення, функціонування інфраструктури транспортного забезпечення, за умови забезпечення водіїв та пасажирів під час таких перевезень засобами індивідуального захисту в межах кількості місць для сидіння, і виключно за маршрутами руху, погодженими з органами Національної поліції, а також дотримання відповідних санітарних та протиепідемічних заходів» [121].

Новий коронавірус суттєво впливає на ринок перевезень. Оскільки ситуація настільки нестабільна, планування відправок стає реальною проблемою. Однак при цьому, компанії, які займаються чартерними перевезеннями, можуть планувати свою роботу, орієнтуючись на попит пасажирів за визначеними напрямами за умови дотримання вимог вказаної вище постанови в частині здійснення перевезень з дотриманням вимог забезпечення засобами індивідуального захисту та при наявності дозволу МВС України на здійснення чартерних перевезень.

Так, за позицією колишнього голови МВС України Арсена Авакова «…. у зв'язку з тим, що пасажирські перевезення авіакомпаніями, залізничними та морськими компаніями закриті на період карантину, можливими будуть

виключення для здійснення чартерних перевезень за умови стовідсоткової обсервації пасажирів під контролем лікарів з обов'язковим тестуванням ПЦР» [24].

Нинішня біда з поширенням по всьому світу коронавірусу показала здатність до дії держав і ефективність законодавств в екстремальних ситуаціях. Епідемія нового коронавірусу глибоко підірвала транспортну галузь.

Сьогодні добре простежується ефективність інститутів державного управління, ефективність захисту як громадян, так і суб'єктів господарювання, а також – ефективність чинного законодавства.

Особливості регулювання морського перевезення вантажу по коносаменту і на підставі чартеру можна виявити за допомогою порівняльного аналізу, для проведення якого необхідно розглянути питання правового регулювання цих видів морських перевезень.

При перевезенні генеральних, тарно-пакувальних вантажів, вантажовласник зазвичай вдається до послуг лінійного судноплавства, при якому підтримується регулярне сполучення на певному напрямку. Деякі українські вчені виділяють такі ознаки лінійного судноплавства: «а) регулярність повідомлення і наявність розкладу суден; б) перевезення дорогих генеральних вантажів; в) завантаження судна вантажами багатьох вантажовідправників; г) оплата перевезення по лінійним тарифами; д) здійснення вантажно-розвантажувальних операцій перевізником; е) публічний характер послуг перевізника» [80; 179]. Зазначені ознаки багато в чому зумовлюють особливості укладення договорів перевезення.

У разі перевезення вантажу на лінійних судах, відносини перевізника і власника вантажу оформляються договором морського перевезення вантажу без надання всього судна, його частини або окремих суднових приміщень, коли перевізник сам формує завантаження судна, вирішує яким чином і де розмістити вантаж. Взаємні права та обов'язки сторін при цьому оформляються коносаментом. Коносамент – це особливий транспортно-комерційний документ,

який видає перевізник після прийняття пред'явленого до перевезення вантажу на судно.

Коносамент з усіма включеними в нього умовами за своїм обсягом не покриває «своїм безпосереднім змістом усіх прав і обов'язків сторін за договором» [75, с. 78-80]. Він розглядається як доказ наявності договору морського перевезення вантажу.

Основними джерелами регулювання даного договору за українським законодавством є ратифіковані Україною міжнародні конвенції [79], Цивільний кодекс, Кодекс торговельного мореплавства, підзаконні акти органів виконавчої влади в галузі транспорту. Глава 2 «Договір морського перевезення вантажу» розділу V «Морські перевезення» Кодексу торгівельного мореплавства України практично повністю відповідає Гаазько-Вісбійським правилам. Однак частина норм Гамбурзьких правил, які регулюють питання, що не отримали дозволу в Гаазько-Вісбійських правилах, також використана в цій главі. При цьому одні норми використані без будь-яких змін, інші – лише частково. Ще однією особливістю глави 2 розділу V КТМ України [38] є те, що деякі імперативні норми Гаазько-Вісбійських правил, призначені для застосування під час перевезення вантажу по коносаменту, застосовуються і при перевезеннях по чартеру. Як зазначають А.І. Муранов і Д.Л.Давиденко, українське законодавство, яке регламентує морські перевезення вантажів, є досить складним (іноді в зарубіжній юридичній літературі такий тип законодавства називають «гібридним») [86, с. 81-86].

Назва «договір морського перевезення по коносаменту» є досить умовним. По-перше, така назва не міститься в жодному законодавчому акті України. По-друге, договір морського перевезення вантажу, який не є чартером, може бути укладений без використання коносамента, замість якого може бути виданий інший документ, наприклад, морська накладна, багажна квитанція (ст.ст. 137, 144, 186 КТМ України). По-третє, оформлення сторонами своїх відносин у вигляді чартеру не виключає видачу коносамента. Тому, коносамент

не можна визнати індивідуалізуючою ознакою договору морського перевезення вантажу без використання всього судна, його частини або певних приміщень.

Згідно положень ст. 133 КТМ України «основний зміст договору морського перевезення вантажу полягає в тому, що перевізник зобов'язується доставити вантаж, який передав з порту відправлення в порт призначення і видати уповноваженій на одержання вантажу особі, а вантажовідправник – сплатити перевізнику фрахт» [38].

Водночас зазначається, що за договором морського перевезення вантажів відправник, він же фрахтувальник, не набуває права вимагати, щоб для розміщення вантажу, який він відправляє, були надані усі вантажні приміщення зафрахтованого судна або їх частину.

Кожна зі сторін за даним договором набуває певні права і приймає на себе юридичні обов'язки. Перевізник зобов'язується перевезти вантаж і видати його одержувачу, а відправник повинен сплатити за перевезення встановлену плату.

На поширену в науці морського права думку даний вид договору у всіх випадках полягає в момент здачі вантажу відправником і, отже, є реальним. На реальний характер даного договору вказують норми Брюссельської конвенції про коносаментах 1924 року [80].

Однак іноді вантажовідправнику буває необхідно заручитися певною гарантією перевезення вантажу заздалегідь або він планує здійснювати регулярні відправки вантажу протягом тривалих періодів. У цьому випадку попередня домовленість про бронювання місця на судні оформляється букінг-нотом, в якому зазначаються назва і кількість вантажу, терміни відправки, інші умови. Такий договір слід віднести до консенсуальних.

Правова природа коносамента, згідно переважній думці, визначається трьома функціями цього документа: 1) виступає в якості товаро розподільчого документа щодо зазначеного в ньому вантажу; 2) є розпискою перевізника в отриманні вантажу від відправника; 3) є доказом наявності та змісту договору морського перевезення вантажу.

Спочатку коносамент виступав лише в ролі розписки перевізника в отриманні вантажу. З розвитком лінійного судноплавства, яке обмежило сферу застосування чартеру, зросла роль коносамента як доказ наявності та змісту договору морського перевезення вантажу. Як було визначено вище, коносамент є не договором перевезення, а лише одним зі свідчень його укладення й умов.

Регламентація чартеру здійснюється за допомогою диспозитивних норм національного законодавства. КТМ України, як і більшість законодавств морських держав, відносить регламентацію відносин з чартером на розсуд сторін.

Юридична природа договрів морського перевезення вантажів є складною і полягає саме в тому, що договір «фрахтування на рейс», тобто чартер, законодавцем відноситься до договору «морського перевезення вантажів» як різновид даного договору. Разом з тим, чартер розрахований на перевезення великих об’ємів вантажів, тому умовою договору чартеру виступає надання всього транспортного засобу, його частини або певних вантажних. Як зазначає І.М. Макаров, «ця риса чартеру, по-перше, вимагає узгодження широкого кола умов, що відносяться не тільки до самого перевезення, але й до характеристики судна, і, по-друге, ускладнює оцінку правової природи чартеру, так як у взаєминах сторін виникають елементи оренди» [75, с. 78-80].

Слід звернути увагу, що об’єктивні закономірності сучасного розвитку продуктивних сил, вдосконалення науково-технічного прогресу у всіх сферах виробництва постійно вимагають подальшого зміцнення міжнародного співробітництва та розширення торгових зв’язків між країнами світу. Особливого значення необхідність вказаного зміцнення міжнародного співробітництва на сьогодні набуває у зв’язку з останніми подіями, зоркема проявом агресії з боку рф, яка розпочала з 24 лютого 2022 року повномаштабні бойові дії на території України, та тимчасово окупувала частину території, на якій розташовані транспортна інфраструктура (порти, аеродроми, транспортні залізничні вузли тощо). У зв’язку з цим, ситуація на ринку фрахтування в Україні тимчасово погіршилась.

Звідси, з точки зору нормотворчої діяльності, і виникає необхідність дослідження договорів чартеру (фрахтування), що буде спрямовуватись саме на подальше вдосконалення норм морського законодавства України, а також на створення міжнародних угод, якими з метою уніфікації морського права буде врегульовано певні відносини, що виникають на підставі чартерів.

Завдяки проведенню досліджень, умов договорів фрахтування (чартерів), зокрема відповідальності за невиконання або неналежне виконання цих умов, особливо в частині, коли невиконання умов договору чартеру (фрахтування) стало можливим через непереборну силу, на яку фрахтувальник або фрахтівних не можуть вплинути, а в сьогоденні це сталось у зв'язку з повномаштабними військовими діми рф на території України, буде можливо здійснити розробку і затвердження стандартних форм або проформ чартерів, кожна з яких буде представляти собою систематизований виклад загальних умов перевезення вантажів на певних напрямках, в яких буде й висвітлено позиції (норми) щодо регулювання відносин під час дії воєнного стану та врегулювання проблемних питань, які будуть виникати у зв'язку з воєнними діями.

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

Ефективність роботи в області створення міжнародно-правових актів, що регулюють відносини по чартеру, в певній мірі залежить від того, чи буде ця діяльність спиратися на дослідження національних законів найважливіших морських держав, судово-арбітражної практики і 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.

Здійснення порівняльного аналізу договорів фрахтування (чартерів) та морського перевезення вантажів, надасть можливість визначити особливості договорів морського перевезення вантажу.

Так, за загальним розумінням, договори фрахтування (чартерів) відносять до одного з видів договорів оренди транспортних засобів, що виділяється як окремий вид договору оренди, виходячи з предмета, яким може стати будь-який транспортний засіб. Науковцями звертається увага на те, що «ЦК України не встановлює загальні правила оренди транспортних засобів, так як розглядаються окремі види договору оренди транспортного засобу в частині надання послуг з управління та технічної експлуатації транспортних засобів. Аналогічний поділ вказується й у КТМ України» [61].

У транспортних кодексах та статутах, зокрема КТМ України висвітлюються норми, які регламентують обов'язки фрахтівника та фрахтувальника за договорами фрахтування (чартерів) таких як «тайм-чартер», «бербоут-чартер» та інші. Зазначені умови розглядались вище.

Метою договору тайм-чартеру є забезпечення передачі судна в тимчасове користування фрахтувальника. У цьому зацікавлені обидві сторони цього договору: судновласник і фрахтувальник. Фрахтувальник потребує судно тимчасово, тому фрахтує його на певний термін для використання з метою торговельного мореплавства. Судновласник же має на меті отримання прибутку з передачі майна у тимчасове користування іншій особі і фрахтує його на певний термін фрахтувальника.

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

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

Основним обов'язоком судновласника є надання свого судна фрахтувальнику, тобто передати останньому право користування та право

комерційної експлуатації судна від свого імені. Одночасно з цим, судновласник зобов'язується привести судно у належний морехідний стан до моменту його надання фрахтувальнику, іншими словами забезпечити придатність транспортного засобу для цілей фрахтування, передбачених умовами договору тайм-чартеру, шляхом укомплектування судна екіпажем і належним спорядженням. Також, обов'язком судновласника є надання послуг щодо управління транспортним засобом та його технічної експлуатації. Звертається увага, що надання вказаних послуг судновласником, формально виходить за межі предмета договору оренди транспортного засобу і наближує договір тайм-чартеру до договорів надання послуг. У науці морського приватного права з цього приводу існують різні точки зору.

Так, наприклад, О. Д. Несімко, Ю. О. Коскіна, С. П. Оніщенко, М. І. Брагінський, В. В. Вітрянський та інші говорять про присутність елементів договору оренди в договорі фрахтування судна на час, так як «тайм-чартер передбачає, крім використання самого судна, послуги людей (екіпажу), які забезпечують функціонування судна. Природно, що послуги екіпажу і самі члени екіпажу не можуть бути предметом майнового найму» [91; 6; 21; 61; 220].

Інші автори, наприклад Д. А. Рябкін, важають «тайм-чартер особливим договірним інститутом морського права, який не може розглядатися ні як договір оренди, ні як договір перевезення» [142, с. 216-220].

Водночас, при розгляді спорів щодо виконання або невиконання договорів чартерів у судах, судді висловлюють позицію, що «незважаючи на складну правову природу договору тайм-чартеру, його слід віднести до договорів оренди транспортних засобів, так як основною метою цього договору все ж є забезпечення передачі майна у тимчасове користування» [116].

Звертається увага, що основними обов'язками фрахтувальника, окрім сплати фрахту за договорами чартеру (фрахтування), виступають зобов'язання використовувати транспортний засіб, користуватись послугами екіпажів, перевізників, у відповідності до цілей та умов надання таких послуг, які

визначаються договорами чартеру, та після закінчення терміну виконання договрів чартеру фрахтувальник зобов'язаний повернути транспортний засіб власнику цього транспортного засобу в тому ж стані, в якому він надавався з умовою нормального зносу транспортного засобу.

Питання підпорядкування капітана й екіпажу судна вирішуються так. З питань комерційної експлуатації судна вони підпорядковані розпорядженням фрахтувальника, з питань, що належать до управління судна, в тому числі до судноводіння, внутрішнього розпорядку та складу екіпажу – судновласнику.

Положеннями КТМ України закріплено, що «під час дії договору чартеру (фрахтування) фрахт за користування судном сплачується судновласнику незалежно від того, чи використовується судно фактично чи ні, при цьому фрахтувальник може бути звільнений від сплати фрахту і витрат за використання судна за період, протягом якого судно було непридатне для експлуатації внаслідок його неморехідного стану, за винятком випадків, коли непридатним судно стало з вини фрахтувальника». Разом з тим, як зазначається у ст. 214 КТМ України «якщо в період дії договору тайм-чартеру судно надасть допомогу іншому судну, то належну при цьому винагороду розподіляють між судновласником і фрахтувальником в рівних частках, за вирахуванням сум, належних для відшкодування понесених збитків, і частки, належної екіпажу» [116].

У відповідності до вимог тайм-чартеру, фрахтувальник може нести відповідальність перед третіми особами за зобов'язаннями, які визначені у договорі морського перевезення вантажів, який фрахтувальник має право укладати від свого імені. Як зазначає А. В. Коструба, при такому перевезенні виникає два ряди правовідносин: між судновласником і фрахтувальником за тайм-чартеру; між фрахтувальником за тайм-чартеру і власником коносамента – одержувачем [62].

Отже, відповідальність за вантаж перед одержувачем – третьою особою може нести тільки фрахтувальник по тайм-чартеру з підстав, передбачених

коносаментом. Судновласник відповідає перед фрахтувальником в регресному порядку і лише з підстав, передбачених тайм-чартером.

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

Інші різновиди договорів фрахтування, такі як договір «бербоут-чартер» відносяться до групи договорів оренди транспортних засобів, при цьому послуги щодо управління транспортним засобом та його технічної експлуатації не надаються.

У нормативно-правових актах, регламентуючих відносини за договорами перевезення, зокрема за договорами чартеру (фрахтування) зазначається, що «предметом договору бербоут-чартера є передача фрахтувальнику транпсортного засобу на час без надання послуг екіпажу, при цьому судновласник зобов'язаний отримавши фрахт, надати для перевезень об'єктів перевезення та інших цілей торгівельного перевезення, фрахтувальнику в користування і володіння на визначений термін транспортний засіб, який не укомплектований та не споряджений» [38].

Отже, фрахтувальник набуває право користування і володіння транспортним засобом (володіння він здійснює через підлеглий йому в усіх відношеннях екіпаж). Бербоут-чартер не передбачає надання фрахтувальнику послуг команди. У порівнянні з договором майнового найму, регулюються нормами загальногромадянського законодавства, його специфіка визначається тим, що судно надається фрахтувальнику як плавуча споруда, що використовується тільки в цілях торгового мореплавання. До відносин, що виникають з договору бербоут-чартеру правила цивільного законодавства

застосовуються постільки, оскільки ці відносини не врегульовані нормами морського права.

У правовому регулюванні відносин між тайм-чартером та бербоут-чартером багато спільного. Тому доцільно відзначити лише особливості бербоут-чартеру, необхідні для порівняльного аналізу цих договорів з 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 фрахтувальнику. Ризик пошкодження 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 з коносамента, несе відповідальність фрахтувальник. Відповідальність за шкоду, заподіяну втратою або пошкодженням вантажу, може бути покладено на судновласника лише тоді, коли шкода стала наслідком неприведення судна в морехідний стан до моменту передачі його фрахтувальнику. Як правило, судновласник у цьому випадку відповідає в регресному порядку перед фрахтувальником, 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 обов'язків, фрахтувальник відповідає за позадоговірну шкоду, заподіяну судном. Використання судна або його обладнання являє собою діяльність, пов'язану з підвищеною небезпекою для оточуючих.

За правилами ч. 2 ст. 1187 ЦК України обов'язок відшкодування шкоди падає на власника джерела підвищеної небезпеки, зокрема власника на праві оренди (в даному випадку на фрахтувальника) [181].

З урахуванням викладеного, можна відзначити загальні відмінності договорів «морського перевезення вантажів» та «фрахтування (чартерів)».

По-перше, вказані договори відмінні один від одного за метою та цілями. Так, договором морського перевезення визначається мета надання послуг з переміщення об’єктів перевезення з пункту відправлення до пункту призначення, а договором фрахтування визначається мета надання транспортного засобу у тимчасове користування за вказаним договором.

По-друге, зазначені договори відмінні один від одного за предметом договору. Так, предметом договору морського перевезення виступає діяльність з переміщення об’єктів перевезення, а предметом договору фрахтування є транспортний засіб і послуги перевізника за договором.

По-третє, визначються відмінності й щодо користування транспортним засобом, зокрема за договорами фрахтування зафрахтованим транспортним засобом має право користуватись фрахтувальник, а за договорами морського перевезення вантажів, користуватись і володіти зафрахтованими транспортними засобами має право власник транспортних засобів.

По-четверте, існують відмінності щодо цільового використання транспортних засобів, зокрема за договором фрахтування транспортний засіб фрахтується як для перевезення, так і для інших цілей.

По-п’яте, за договорами чартеру (фрахтування) фрахтувальнику підпорядковані капітан та члени судна, а за договорами морського перевезення вантажів останні підпорядковуються судновласнику.

По-шосте, за договорами фрахтування (чартерів) сплата фрахту не залежить від наявності на транспортному засобі вантажу й ефективності експлуатації транспортного засобу, а за договором морського перевезення вантажів розмір платежів залежить від ваги або обсягу вантажів, які будуть перевозитись.

По-сьоме, ризик пошкодження і загибелі судна за договором морського перевезення несе судновласник, а за договором чартеру (фрахтування) 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 чартеру (фрахтування). Судновласник не зобов’язаний щоразу заново приводити судно у належний морехідний стан у період дії цього договору чартеру (фрахтування).

Проведений порівняльний аналіз договорів «морського перевезення вантажів» та договорів «фрахтування» (чартеру) дає змогу прийти до висновку, що зазначені види договорів мають різну правову природу. Так, договори фрахтування слід відносити до групи договорів майнового найму, при цьому в частині надання послуг екіпажу за договром фрахтування, останній виходить за рамки «чистої» оренди. Водночас, беручи до уваги основну мету договору фрахтування, зокрема користування і володіння, не враховуючи іншу мету, зокрема послуги членів екіпажу судна, можна зробити висновок, що договір фрахтування виступає договором оренди транспортних засобів.

Щодо визначення юридичної природи договору морського перевезення вантажів в цілому і договору чартеру (фрахтування) як одного з його різновидів залишається в рамках договорів перевезення, предметом яких виступає надання послуг особливого роду, зокрема послуг з переміщення об’єктів перевезення у просторі.

Таким чином, відносини у сфері договорів фрахтування (чартерів) регулюються угодою сторін договору і диспозитивними нормами законодавства України. Водночас, звертається увага, що відсутність єдиної уніфікованої конвенції «Про морські перевезення», регулювання відносин за договорами фрахтування проходитиме стихійно із застосуванням стандартних проформ, які в тій чи іншій мірі влаштовуватимуть сторони договору.

Крім вищевикладеного, фрахт характеризується двома найважливішими реквізитами, які у всіх договорах фрахтування – чартерах: фрахтовою ставкою (rate of freight); порядком і часом сплати.

Фрахтуванням суден є уторговування умов надання послуг судновласника в широкому сенсі, а у вузькому сенсі – це уторговування ціни договору перевезення вантажу.

Фрахтова ставка та інші умови договорів фрахтування тісно взаємопов'язані. Для укладання угоди з фрахтування суден насамперед потрібно визначитися з ідеєю фрахтової ставки.

Вочевидь, у своїй маються на увазі інші умови фрахтування, зокрема термін сплати фрахту. Провідним видом фрахтування щодо ідеї фрахтової ставки вважається тайм-чартерне фрахтування суден. Саме цей вид фрахтування є найважливішим, оскільки найчастіше визначення транспортних витрат, пов'язаних із перевезеннями, використовується тайм-чартерний еквівалент (time charter equivalent). Тайм-чартерний еквівалент є найбільш універсальним показником рівня ціни перевезення морем вантажів на деяких фрахтових ринках.

Судновласники видають своїм брокерам фрахтові доручення, а фрахтувальники – фрахтові ордери. Таким чином, на ринку проявляються пропозиція та попит; здійснюється вихід ринку. Починається підготовка переговорів, їх ведення та укладання угоди (prefixing, fixing, postfixing).

Підготовка переговорів (prefixing) – це комерційна робота, має мало спільного з юриспруденцією. Fixing є обмін офертами, потім укладається фрахтова угода і проводиться її оформлення (postfixing, past fixing). На цьому етапі процес фрахтування завершується оформленням чартеру, що потребує суттєвої юридичної кваліфікації, зокрема від морських брокерів.

За термінами сплати фрахт може бути попереднім, тобто підлягати сплаті в порту (місці) навантаження, або в порту вивантаження, або частина суми фрахту сплачується авансом, інша частина при завершенні рейсу і остаточному розрахунку.

Сума фрахту може встановлюватися як жорстка грошова сума (люмпсум). Іноді ставка фрахту визначається залежно від ціни вантажу (пекло валорем),

проте, як правило, ставка фрахту встановлюється на одиницю кількості вантажу і сума фрахту дорівнює добутку фрахтової ставки на кількість вантажу.

Розрізняються так званий зворотний фрахт та мертвий фрахт. Це види додаткового фрахту.

Зворотний фрахт сплачується, коли вантаж не може бути вивантажений у початковому порту призначення і повинен бути доставлений до порту відправлення або іншого порту призначення, не передбачений чартером.

Мертвий фрахт підлягає сплаті, якщо весь обумовлений вантаж не був пред'явлений до відправлення та завантажений на борт. Якщо судно затримується під завантаженням понад контрсталії, то судновласник (перевізник) має право відправити судно в рейс, навіть якщо весь обумовлений вантаж не був завантажений з причин, незалежних від судновласника. Це право виникає навіть, якщо вантаж взагалі не був завантажений, але тільки у випадку, коли зафрахтоване не все судно, тобто має місце не повне, а часткове фрахтування судна. У цьому випадку судновласник зберігає право на повний фрахт. Це буде мертвий фрахт. Мертвий фрахт може утворитися і тоді, коли судно відправляється в рейс на вимогу фрахтувальника. Ця ситуація виникає за повного фрахтування судна одним фрахтувальником. Він може вимагати відправлення судна в рейс у будь-який момент, але лише за умови, що частина вантажу вже завантажена, тобто в цьому випадку мертвий фрахт може нараховуватись тільки на частину не завантаженого вантажу. Якщо фрахтувальник не зміг розпочати навантаження повністю зафрахтованого судна і вимагає його відправлення у плавання, виникає ситуація відмовлення від договору.

Однак головна класифікація договорів фрахтування проводиться за такою обставиною: судно фрахтується на певний час або на рейс (рейси). Найважливішими підвидами фрахтування на час є тайм-чартер та бербоут-чартер, які різняться залежно від того, хто наймає та контролює екіпаж.

У тайм-чартері екіпаж наймає та контролює судновласник, а при фрахтуванні на умовах бербоут-чартеру – фрахтувальник, який фактично перетворюється на судновласника. Є проміжний підвид або форма фрахтування – димайз-чартер, коли екіпаж судна лише переходить на службу до фрахтувальника, або фрахтувальник зобов'язується найняти лише наявний командний склад (можливо лише капітана).

Рейсове фрахтування передбачає практично повний контроль судновласника як над екіпажем, так і над судном. Таким чином, можна спостерігати деякий спектр видів (форм) фрахтування, в якому елементи договору найму, властиві фрахтуванню, зменшуються, а елементи договору перевезення, навпаки, набувають все більшого значення: від бербоут-чартеру, що є практично орендою судна, до рейсового чартеру, що є, безперечно, договором перевезення.

Щоправда, є деякі перехідні форми фрахтування, коли досить важко буває відокремити фрахтування тимчасово від рейсового фрахтування. Наприклад: рейсовий тайм-чартер або дейлі-чартер. Однак фахівець завжди зможе правильно класифікувати договір фрахтування залежно від відповіді на питання: чи перебуває судно під переважним контролем судновласника, чи фрахтувальника.

На підставі проведеного дослідження пропонуємо визначення понять «фрахтівник», «фрахтувальник» та одночасно внесення доповнень до ЦК України, зокрема до ст. 912, доповнивши її ч. 3 та 4 у такій редакції:

«Ст. 912. Договір чартеру (фрахтування)

3. Фрахтівник – юридична особа, фізична особа-підприємець, які взяли на себе за договором фрахтування обов'язок надати фрахтувальнику всю або частину місткості одного або кількох транспортних засобів на один або кілька рейсів для перевезень пасажирів та багажу, вантажів.

4. Фрахтувальник – фізична або юридична особа, яка за договором фрахтування зобов'язується сплатити вартість користування (фрахт) всією або

частиною місткості одного або кількох транспортних засобів, що надаються на один або кілька рейсів для перевезення пасажирів та багажу, вантажів» [48].

РОЗДІЛ 2. ПОНЯТТЯ ДОГОВІРНОЇ ВІДПОВІДАЛЬСНОСТІ ЗА НЕВИКОНАННЯ ЧИ НЕНАЛЕЖНЕ ВИКОНАННЯ ДОГОВОРУ ЧАРТЕРУ (ФРАХТУВАННЯ) ТА ЇХ ПРАВОВА ПРИРОДА

2.1. Поняття цивільно-правової відповідальності за невиконання чи неналежне виконання договору чартеру (фрахтування)

З метою розуміння та визначення поняття цивільно-правової відповідальності сторін за договором чартеру (фрахтування) доцільно розглянути загальне визначення поняття цивільно-правової відповідальності, її особливості, ознаки та види за цивільним законодавством України та проаналізувати відповідні праці вітчизняних науковців.

Проблема цивільно-правової відповідальності належить до вивчених, але в той же час є найбільш дискусійною в науці цивільного права. Учення про цивільно-правову відповідальність характеризується безліччю визначень поняття «цивільно-правова відповідальність», суттєвих його ознак, які дозволяють відокремити юридичну (в тому числі цивільно-правову) відповідальність від моральної, економічної та інших її складових. Поняття цивільно-правової відповідальності є складним правовим явищем, так як єдність щодо оцінки основних його аспектів серед дослідників відсутня. Учені, які займалися цією проблемою, наводять перелік ознак, притаманних цивільно-правовій відповідальності, причому, крім досить очевидних, з якими згодні всі найвідоміші вчені-цивілісти, наведено ознаки, за якими вони розходяться в думках.

Цивільно-правова відповідальність встановлює наслідки неправомірної поведінки, яка порушує права та інтереси інших осіб, тому її застосування є одним із способів захисту порушених суб’єктивних прав та охоронюваних законом інтересів. Найважливішою особливістю цього способу є застосування заходів відповідальності з допомогою державного примусу, тобто за допомогою

публічної влади. У деяких випадках заходи цивільно-правової відповідальності можуть застосовуватися добровільно (наприклад, боржник сплачує добровільно кредитору неустойку в разі прострочення виконання договірного зобов'язання на підставі договору поставки). Ця обставина не змінює природу заходів цивільно-правової відповідальності як державно-примусових, оскільки їх утримання та порядок застосування передбачені законом.

Цивільно-правова відповідальність має майновий зміст, а цивільно-правові санкції як заходи відповідальності – майновий характер. Тому цивільно-правова відповідальність виконує функцію майнового впливу на боржника, іншого правопорушника суб'єктивних цивільних прав.

Не будь-який захід державно-примусового впливу, що має майновий зміст, можна розглядати як захід цивільно-правової відповідальності. Наприклад, присудження до виконання обов'язків у натурі, виплата відступного замість зустрічного виконання, стягнення безпідставного збагачення (або іншими словами – конфіскація необґрунтованих активів набутих за рахунок незаконного (безпідставного) збагачення) не можуть вважатися заходами цивільно-правової відповідальності, оскільки не тягнуть за собою несприятливих наслідків для правопорушника.

Виплата компенсації за порушення виняткового права або вилучення з обігу та знищення контрафактних матеріальних носіїв, у яких виражений результат інтелектуальної діяльності або засіб індивідуалізації, які можуть спричинити виникнення додаткових витрат у порушника суб'єктивних цивільних прав, є заходами цивільно-правової відповідальності, тому застосування заходів цивільно-правової відповідальності завжди призводить до виникнення в порушника суб'єктивних цивільних прав, невигідних для нього майнових наслідків.

Враховуючи ту обставину, що цивільно-правова відповідальність є різновидом юридичної відповідальності, необхідно визначити її особливості, зумовлені специфікою самого цивільного права в тому, щоб дати визначення найважливішому інституту цивільного права. Оскільки все, що стосується

цивільно-правової відповідальності, викликає і завжди викликало різні міркування вчених цивілістичного спрямування. Слід вказати, які особливості цивільно-правової відповідальності, такі, що підкреслюють її саме цивільно-правовий характер, виділяються різними авторами, які присвятили цьому питанню чисельні наукові праці, при цьому займаючи в деяких випадках різні позиції та висловлюючи різні думки.

Так, Р. О. Стефанчук [147], І. В. Спасибо-Фатєєва [170], В. Л. Яроцький [170], І.С. Канзафарова [32], О.М. Нечипуренко [92], А.Л. Ткачук [155], О.В. Церковна [161], Є.О. Харитонов [160] та О. В. Дзера [17] виділяють такі особливості цивільно-правової відповідальності:

1) майновий характер цивільно-правової відповідальності. Тобто, застосування цивільно-правової відповідальності пов’язано зі сплатою неустойки, відшкодуванням збитків і навіть у тих випадках, коли вчинення правопорушення торкається особистих немайнових прав або завдається моральна шкода, цивільно-правова відповідальність застосовується як присудження потерпілій особі грошової компенсації у формі компенсації моральної шкоди, відшкодування збитків;

2) цивільно-правова відповідальність – це відповідальність одного учасника цивільних правовідносин (боржника, особи, що спричинила шкоду) перед іншим (кредитором, потерпілим);

3) розмір відповідальності повинен відповідати розміру заподіяних збитків або шкоди, тобто цивільно-правова відповідальність має компенсаційний характер, оскільки кінцева мета застосування цивільно-правової відповідальності полягає у відновленні майнової сфери потерпілої сторони;

4) у зв’язку з необхідністю забезпечення принципу рівноправності учасників цивільних правовідносин до них мають застосовуватись рівні за обсягом заходи відповідальності за однотипні правопорушення.

На думку науковців М. І. Панченка [102], В. І. Борисової [170], ознаками цивільно-правової відповідальності є такі:

1) цивільно-правова відповідальність передбачена цивільним законом або нормами цивільного права, що містяться в акті іншого законодавства, наприклад ч. 1 ст. 8, ч. 2 ст. 20, ч. 6 ст. 75 СК України, ст. 151 ЖК Української РСР тощо;

2) цивільно-правова відповідальність, як правило, характеризується заходами майнового характеру на учасників цивільних правовідносин;

3) цивільно-правова відповідальність виникає через неправомірну поведінку учасників цивільних правовідносин, ця неправомірність кваліфікується виходячи із закону чи умов цивільно-правового договору;

4) цивільно-правова відповідальність – це захід державного примусу, оскільки навіть у разі добровільного покладання особою на себе цивільно-правової відповідальності, ця особа керується нормами закону, перебуваючи в такий спосіб під державним примусом;

5) цивільно-правова відповідальність настає перед потерпілою (юридичною особою або фізичною), у моральній або майновій сфері якого негативні наслідки спричинені боржником;

6) головною метою цивільно-правової відповідальності є відновлення порушеного суб’єктивного цивільного права потерпілого чи надання йому належної компенсації;

7) крім правовідновлювального елементу цивільно-правова відповідальність завжди містить у собі каральний елемент, зокрема, він може виражатися у позбавленні правопорушника суб’єктивного цивільного права;

8) характерною рисою цивільно-правової відповідальності є відповідність розміру відповідальності та розміру завданих збитків чи заподіяної шкоди;

9) характерною рисою цивільно-правової відповідальності є застосування до різних учасників цивільних правовідносин рівних за обсягом заходів відповідальності за однотипні правопорушення;

10) цивільно-правова відповідальність має виховний елемент (крім правовідновлювального, компенсаційного та карального елемента), оскільки нормалізує громадянський оборот прикладами негативних наслідків деліктів для правопорушника;

11) цивільно-правова відповідальність – це санкція, але щодо обсягу – це ширше поняття, ніж цивільно-правова відповідальність;

12) за загальним правилом цивільно-правова відповідальність настає за невиконання чи неналежне виконання зобов'язання;

13) ініціатива потерпілої особи для покладання правопорушника цивільно-правової відповідальності необхідна.

Усі ці особливості цивільно-правової відповідальності відрізняють її від інших різновидів юридичної відповідальності, а їх сукупність дає максимально ціле уявлення про цивільно-правову відповідальність.

У цивільному праві відсутня єдине, загальноприйняте трактування понять «види цивільно-правової відповідальності» та «форми цивільно-правової відповідальності», а також чітка класифікація форм та видів цивільно-правової відповідальності.

У періодичній літературі щодо цього існують різні думки. Так, О. І. Панченко [103, с. 124-127] вказує на такі види цивільно-правової відповідальності:

1) на підставах виникнення виділяється відповідальність за заподіяння майнової шкоди та відповідальність за заподіяння моральної шкоди. Відповідальність за заподіяння майнової шкоди поділяється на договірну та позадоговірну;

2) договірна та позадоговірна відповідальність залежно від кількості зобов'язаних осіб може бути частковою, солідарною та субсидіарною;

3) у випадках, коли закон допускає відповідальність однієї особи за дії іншої, настає регресна відповідальність.

На думку О. А. Пандурської, «можна виділити такі основні види цивільно-правової відповідальності:

1) залежно від підстави виникнення відповідальності: договірну та недоговірну;

2) за характером розподілу відповідальності між декількома особами: часткову, солідарну та субсидіарну» [101, с. 194-197].

На думку В. Д. Примака, «є дві підстави для класифікації цивільно-правової відповідальності на види:

1) за договірною чи позадоговірною природою;

2) по колу відповідальних осіб та характеру цивільно-правової відповідальності за множинністю відповідальних осіб» [118, с. 38-50].

Підставою настання договірної відповідальності є невиконання або неналежне виконання зобов'язання на підставі договору. Договірна відповідальність носить диспозитивний характер, при цьому багато в чому залежить від згоди сторін договору, що його уклали. Позадоговірна відповідальність виникає лише у передбачених законом випадках і має імперативний характер.

Як вважає О. О. Отраднова «позадоговірна відповідальність – це суворіший вид відповідальності» [100; 99]. Позадоговірну відповідальність називають ще деліктною, пов'язуючи її із зобов'язаннями внаслідок заподіяння шкоди – деліктами.

На думку У. П. Гришко, «основна різниця між договірною та позадоговірною відповідальністю полягає в тому, що договірна відповідальність настає не тільки у випадках, передбачених законом, як це має місце при позадоговірній відповідальності, а й сторонами в договорі, і при його укладенні вони мають право встановити додаткові заходи відповідальності за невиконання або неналежне виконання договірного зобов'язання» [14, с. 4-8].

Крім того, науковець підтримує думку О. С. Оніщенка, який наголошує, що «позадоговірна відповідальність здійснюється шляхом встановлення між

сторонами особливого зобов'язання – щодо відшкодування заподіяної шкоди, і навпаки, договірна відповідальність особливого зобов'язання не породжує та здійснюється шляхом приєднання до існуючого між сторонами зобов'язання нового обов'язку порушника (відшкодування збитків тощо)» [97, с. 102-108].

Як договірна, так і позадоговірна цивільно-правова відповідальність залежно від кількості зобов'язаних осіб може бути частковою, солідарною або субсидіарною.

Часткова відповідальність означає ситуацію, в якій кожен із відповідачів (боржників у зобов'язанні з множинністю осіб) несе відповідальність у певній частині, яка точно встановлена законом чи договором. Правила про часткову відповідальність встановлюються як загальне правило, якщо законом або договором не передбачено для зобов'язання з множинністю осіб інший вид відповідальності. Таким іншим видом відповідальності для зобов'язання з множинністю осіб є солідарна відповідальність, яка є суворішою, ніж часткова, оскільки при солідарному обов'язку кредитор має право вимагати виконання як від усіх боржників спільно, так і від будь-якого з них окремо, причому як повністю, так і в частині боргу.

Слід зазначити ту обставину, що в ЦК України є велика кількість норм, які передбачають солідарні зобов'язання, оскільки саме солідарні зобов'язання, особливо солідарний обов'язок боржників забезпечує максимальний захист прав кредитора, а саме: кредитору надається можливість вимагати задоволення від того з боржників, хто може у повному обсязі компенсувати його майнові втрати. Якщо солідарний обов'язок виконано в повному обсязі одним із боржників, решта боржників звільняється від будь-яких обов'язків перед кредитором, але в них виникають обов'язки перед боржником, який виконав кредитору солідарний обов'язок, оскільки цей боржник наділяється законним правом регресної вимоги до інших боржників на рівних частках за вирахуванням частки, що припадає на нього самого.

У випадках, передбачених законом, кредитор має право пред'являти свої вимоги у зв'язку з невиконанням або неналежним виконанням зобов'язання не лише до самого боржника, але й до іншої особи, яка не була стороною в цьому зобов'язанні. Йдеться про субсидіарну відповідальність, тобто додаткову відповідальність по відношенню до відповідальності іншої особи – основного боржника.

Для застосування субсидіарної відповідальності необхідно попередньо звернутися до основного боржника, який не виконав або неналежним чином виконав своє зобов'язання з відповідними вимогами. Якщо основний боржник відмовився задовольнити вимоги кредитора або в розумний термін кредитор не отримав від нього відповіді, то в цьому випадку останній має право пред'явити свою вимогу особі, яка несе субсидіарну відповідальність (абз. 2 ч. 2 ст. 619 ЦК України) [181]. Отже, за загальним правилом, не потрібно, щоб основний боржник спочатку відповів перед кредитором усім, що йому належить, майном. З цього загального правила є винятки, встановлені законом.

Як вид цивільно-правової відповідальності вчені-цивілісти називають відповідальність у порядку регресу (регресна відповідальність), яка настає у випадках, коли закон допускає відповідальність однієї особи за дії іншої.

Така відповідальність встановлена у ст. 618 ЦК України: «боржник відповідає за дії інших осіб, на яких було покладено виконання зобов'язання, якщо вони спричинили невиконання або неналежне виконання зобов'язання» [181]. Як приклад, можна вказати на положення ст.ст. 1172, 1173, 1174, 1175 ЦК України про те, що «шкода, заподіяна працівником юридичної особи, посадовою особою органу державної влади, посадовою особою органу місцевого самоврядування при виконанні ним трудових, службових, посадових обов'язків, відшкодовує юридична особа, орган місцевого самоврядування та держава, відповідно» [181].

За шкоду, заподіяну учасниками підприємницького товариства, членами виробничого кооперативу під час здійснення ними діяльності товариства чи

кооперативу, відповідальність за цю шкоду несуть підприємницьке товариство чи кооператив.

Зазначені положення цивільного законодавства України досліджували І. С. Ніжинська [94], М. Мікуліна [82], О. О. Лов'як [67] та інші науковці.

На думку О. С. Оніщенка, «відшкодування моральної шкоди громадянину слід визнати різновидом позадоговірної відповідальності за такими підставами: 1) відповідальність у вигляді відшкодування моральної шкоди з договірного зобов'язання виникнути не може, оскільки підставою такої відповідальності є факт заподіяння громадянину моральних або фізичних страждань, а розмір компенсації моральної шкоди не може бути передбачений сторонами в договорі, оскільки встановлюється судом з урахуванням обставин, що заслуговують на увагу, зокрема, враховується ступінь фізичних та моральних страждань громадянина, якому завдано шкоди; 2) підстави та розмір компенсації громадянину моральної шкоди визначаються правилами глави 82 ЦК України «Відшкодування шкоди» [98].

Щодо форм (заходів) цивільно-правової відповідальності, тобто форм вираження несприятливих наслідків у майновому положенні боржника, висловлені різні позиції.

Так, на думку О. С. Оніщенка «до форм відносяться: відшкодування збитків і стягнення неустойки, стягнення відсотків річних за неправомірне утримання коштів, ухилення від повернення, іншого прострочення у їх сплаті» [98].

І. С. Канзафарова [30, с. 257-260], В. В. Луць [72, с. 52-55], О. В. Земскова [27, с. 68-71] вважають, що до заходів цивільно-правової відповідальності (санкцій) відносяться, перш за все, збитки та неустойки (формі штрафів та пені), для випадків порушення виняткових прав передбачено своєрідні заходи майнової відповідальності – вилучення з обігу та знищення без компенсації матеріальних носіїв, які виражають відповідний результат інтелектуальної діяльності.

На думку Р. Б. Сірка «цивільно-правовою відповідальністю слід вважати одну з форм державного примусу, яка застосвується шляхом санкцій майнового характеру і спрямована на поновлення порушених прав і стимулювання відносин сторін договірних відносин» [145, с. 124-127].

Такої ж позиції дотримуються й Р. Б. Шишка, І. С. Канзафарова та інші сучасні науковці-цивілісти, при цьому вони звертають увагу на те, що «умовою цивільної відповідальності слід вважати склад цивільного правопорушення, яке включає в себе наявність завданої шкоди, протиправність поведінки заподіювача шкоди, причинний зв'язок між поведінкою особи та шкідливим результатом, вина заподіювача шкоди» [32, с. 6].

А. Л. Ткачук у своїх дослідженнях аналізував підходи до розуміння цивільно-правової відповідальності в обґрунтуванні єдності й цілісності юридичної відповідальності. Водночас, науковець дійшов висновку, що «зазначене вище обґрунтування призвело до наділення цивільно-правової відповідальності не властивими їй загальним ознакам, функціями тощо, що призвело до виникнення великої кількості протиріч». Разом з тим, А. Л. Ткачук обґрунтував точку зору, що «основним поділом юридичної відповідальності, що відповідає природному поділу права, є поділ на публічно-правову й приватноправову, при цьому призначення функції цих видів відповідальності неоднакові, що об'єктивно зумовлено їх спрямованістю на захист різних інтересів». Одночасно науковець доводить, що «норми про відповідальність, закріплені в чинному цивільному законодавстві, не утворюють якоїсь цілісної єдиної системи, оскільки фактично належать до різних видів відповідальності, зокрема, договірної й позадоговірної, чим зумовлена наявність розбіжностей між ними» [155].

Більш детально досліджувались питання єлементів цивільно-правової відповідальності Є. О. Харитоновим та Н. Ю. Голубєвою, які, у свою чергу, зазначають, що «з визначення та характерних ознак і суті, цивільно-правова відповідальність застосовується до осіб, що вчинили цивільні правопорушення,

елементами яких слід вважати протиправність, виникнення шкоди, причинний зв'язок, вина» [169, с. 188-189].

Проаналізувавши, Є. О. Харитонов та Н. Ю. Голубєва прийшли до висновку, що «відповідальність за вину слід вважати загальним правилом, винятки з якого можуть бути встановлені як угодою сторін, так і законом (наприклад ст. 618 ЦК України, якою передбачено, що у разі покладання виконання зобов'язання на третю особу, відповідальність за його невиконання або неналежне виконання несе сторона за договором, якщо договором або законом не встановлено відповідальність безпосереднього виконавця). Разом з тим, вина можлива у формі наміру, тобто умислу або необережності». При цьому науковці звертають увагу, що «для договірної відповідальності вина у формі умислу є нехарактерною, хоча зустрічаються випадки навмисного невиконання зобов'язань: наприклад, продавець отримує передоплату, явно не маючи наміру передавати покупцеві майно, і після закінчення терміну договору повертає отриману суму. За умови відсутності в договорі відповідного застереження щодо індексації, такий прийом може дати порушнику відчутну вигоду. Вихід з такої ситуації полягає в установленні в договорі достатньо ефективної неустойки за його невиконання». Також, Є. О. Харитонов зазначає, «невиконання або неналежне виконання зобов'язання є наслідком винної поведінки обох сторін, що слід розуміти в якості змішаної вини (в такому випадку суд відповідно до ступеню вини кожної із сторін зменшує розмір відповідальності боржника». Звідси надається твердження, що «зазначені елементи утворюють у сукупності склад цивільного правопорушення, що є підставою цивільно-правової відповідальності, а разом з тим можливе застосування заходів відповідальності і за неповного, «усіченого» складу правопорушення за відсутності вини боржника, збитків кредитора тощо» [169, с. 188-189].

О. В. Земскова пропонує «вважати формами цивільно-правової відповідальності такі: відшкодування збитків; стягнення неустойки; стягнення відсотків користування чужими грошима; відшкодування майнової шкоди;

відшкодування шкоди, заподіяної життю чи здоров'ю громадянина; компенсацію моральної шкоди; безоплатне звернення кредитором на свій дохід задатку при невиплаті боржником решти боргу; сплата подвійної суми задатку стороною, яка отримала завдаток; стягнення компенсації за збитки у сфері інтелектуальної власності; конфіскацію контрафактних екземплярів творів; відмова від договору; реституцію за недійсної угоди; зменшення ціни (вартості) товару, роботи, послуги; конфіскацію майна; відмова юрисдикційного органу у захисті суб'єктивного цивільного права, яким правовласник зловживає; примусову ліквідацію юридичної особи» [27, с. 61-69].

Відшкодування збитків є загальною формою цивільно-правової відповідальності за договірними зобов'язаннями, що підтверджується положеннями ст.ст. 621, 623 ЦК України, у тому, що боржник зобов'язаний відшкодувати кредитору збитки, заподіяні невиконанням чи неналежним виконанням зобов'язання; якщо кредитор використав інші засоби захисту порушених прав, які передбачені законом чи договором, то він все одно має право вимагати від боржника відшкодування збитків за невиконання чи неналежне виконання зобов'язання [181]. Таким чином, відшкодування збитків відрізняється від інших форм цивільно-правової відповідальності, які застосовуються лише у випадках, передбачених законом чи договором.

Поняття «збитки» слід відрізняти від поняття «шкода».

Тож якщо звернутися до ЦК України, можна вказати такі положення, що стосуються питання, яке розглядається: 1) в п. 1 ч. 2 ст. 22 ЦК України є положення про те, що реальні збитки – це складова частина знищення або втрати; 2) в п. 2 ч. 2 ст. 22 ЦК України зазначено, що упущеною вигодою є втрата доходів, які особа могла реально отримати у звичайних обставинах, однак у зв'язку з порушенням її прав, вона ці доходи не отримала; 3) в ч. 4 ст. 1166 ЦК України мова йдеться про компенсацію шкоди, заподіяної правомірними діями державних органів та органів місцевого самоврядування; 4) термін «шкода» використовується в деліктних зобов'язаннях.

До складу збитків, що підлягають відшкодуванню кредитору в разі неналежного виконання або невиконання зобов'язання боржником включаються:

1) реальні збитки – витрати, яких особа зазнала у зв'язку із знищенням або пошкодженням майна, а також витрати, які особа зробила або мусить зробити для відновлення свого порушеного права;

2) упущена вигода – неотримані доходи, які особа, чиє право порушено, отримала б за звичайних умов громадянського обороту, якби не було порушено її право; якщо ж особа, яка порушила право іншої особи, отримала доходи внаслідок цього, то особа, право якої порушено, може вимагати відшкодування втраченої вигоди в розмірі не меншому, ніж такі доходи.

При розгляді складу збитків слід звернути увагу на такі моменти:

1) у складі реальної шкоди відшкодовуються не лише понесені кредитором витрати, а й витрати, які він має зробити для відновлення свого порушеного права;

2) визначено мінімальну межу розміру упущеної вигоди, якщо боржник, який порушив зобов'язання, отримав внаслідок цього доходи: розмір упущеної вигоди не може бути меншим, ніж отримані порушником права доходи.

Однією з найважливіших форм цивільно-правової відповідальності є стягнення неустойки, а ст. 546 ЦК України включає стягнення неустойки до переліку способів забезпечення виконання зобов'язання за договором.

Частиною 1 ст. 549 ЦК України встановлюється поняття неустойки: «це грошова сума, що визначається законом або договором, і має бути оплачена боржником у разі невиконання або неналежного виконання договірного зобов'язання» [181].

Стягнення неустойки є найпоширенішою формою цивільно-правової відповідальності в договірних зобов'язаннях, оскільки є зручним засобом спрощеної компенсації втрат потерпілою стороною, спричинених невиконанням або неналежним виконанням зобов'язання, а саме: при стягненні неустойки

потерпіла сторона доводить лише факт порушення контрагентом умов договору, не потрібно доводити та обґрунтовувати розмір неустойки, оскільки неустойка як грошова сума визначається сторонами договору або встановлюється законом.

Неустойка має два різновиди: штраф та пеню. Штраф як різновид неустойки характеризується одноразовим стягненням (стягненням) наперед визначеної грошової суми. Пеня – певний відсоток суми боргу, який встановлюється в разі прострочення виконання договірного зобов'язання. Неустойка може бути законною, договірною та судовою.

Зважаючи на вищевикладене та враховуючи позиції науковців, можна дійти до висновку, що цивільно-правова відповідальність є різновидом юридичної відповідальності. Між тим, поняття юридичної відповідальності є спірним у літературі і визначається по-різному. Пояснюється це тим, що будь-яке явище може отримувати різну характеристику в залежності від того, в якому відношенні воно розглядається.

За загальним визначенням під юридичною відповідальністю розуміють результат реакції на порушення прав фізичних або юридичних осіб, яка направлена на суворе здійснення особами усіх своїх зобов'язань, і що виявляється в небажаному для правопорушника позбавленні особистого чи майнового характеру. Оскільки цивільне право має справу, насамперед, з майновими відносинами, то й цивільно-правова відповідальність настає як позбавлення особи майнового характеру.

У цивільному праві, навіть у випадку порушення особистих немайнових прав правопорушник не притягується до відповідальності, яка призводить до негативних наслідків особистого характеру. Обумовлено зазначене приватноправовим характером регулювання цивільних правовідносин, що входять до предмета цивільного права. Як приклад, можна звернути увагу на те, що спричинення особі моральної шкоди діями, які порушують її особисті немайнові права, тягне за собою майнову компенсацію зазначеної шкоди. Отже, цивільно-правова відповідальність передбачає притягнення правопорушника до майнової відповідальності у випадку порушення ним будь-яких майнових або

немайнових прав потерпілого. Разом з тим усі заходи майнового характеру, передбачені цивільним законодавством на випадок порушення прав, відносяться до цивільно-правової відповідальності.

Таким чином цивільно-правова відповідальність – це відповідальність одного учасника цивільних правовідносин перед іншим учасником тих самих цивільних правовідносин, тобто відповідальність правопорушника перед потерпілим. Цивільно-правова відповідальність несе компенсаційний характер: майнові втрати потерпілого компенсуються за рахунок майна правопорушника.

Розподіл цивільно-правової відповідальності на окремі види може здійснюватися за різними критеріями, що обираються в залежності від цілей, що переслідуються.

Так, залежно від підстави розрізняють договірну та позадоговірну відповідальність. Залежно від характеру розподілу відповідальності кількох осіб розрізняють часткову, солідарну та субсидіарну відповідальність.

Отже, використовуючи аналогію, спробуємо надати визначення цивільно-правової відповідальності сторін за невиконання чи неналежне виконання договору чартеру (фрахтування).

Слід звернути увагу на те, що зміст договорів фрахтування суттєво відрізняється залежно від виду транспорту, тому вважаємо, що подальший розгляд відповідальності за договором фрахтування доцільно здійснювати з кожного виду транспорту окремо.

Оскільки договір фрахтування є різновидом договору перевезення, назвемо специфічні права та обов’язки сторін договору, які властиві чартеру.

Фрахтувальник має право не приймати судно доти, доки воно не буде приведене в морехідний стан, а якщо ці роботи будуть завершені пізніше дати канцелінгу (розриву договору), фрахтувальник має право розірвати договір. Поняття мореплавства судна включає його укомплектованість кваліфікованим екіпажем. Якщо неморехідність судна виявилася в рейсі і призвела до втрати або псування вантажу, або затримки у його доставці, то судновласник повинен

довести, що дефект суднового обладнання, що спричинив неморехідність, виник після виходу в рейс.

Фрахтівник зобов'язаний належним чином розмістити вантаж згідно з вантажним планом, який затверджується капітаном судна. При прийомі вантажу обов'язком перевізника є видача фрахтувальнику коносамента.

Основним обов'язком перевізника є доставка транспортними засобами вантажу у встановлені терміни. Перевізник зобов'язаний у дорозі виявити належну турботу щодо збереження вантажу.

Судновласник зобов'язаний вказати в чартері вантажомісткість, що характеризує об'єм судна в кубічних метрах або кубічних футах. Невиконання цього обов'язку тягне за собою право вимоги фрахтувальником з вантажовласника відшкодування збитків у тому випадку, якщо в результаті правопорушення він не зможе завантажити на судно весь вантаж. Вантажомісткість є однією з найважливіших показників договору фрахтування. Поряд із цим велике значення відіграє завантаженість судна – максимальна вага вантажу в тоннах, який дозволяє завантажити на судно весь вантаж. Вона є частиною дедвейту – загальної ваги вантажу, палива, води та запасів, які може прийняти судно.

Однією з особливостей чартеру є те, що перевізник не має право використовувати зафрахтоване судно (або приміщення) для інших, навіть попутних перевезень, якщо це не погоджено з фрахтувальником.

Найчастіше фрахтувальник приймає обов'язок із завантаження чи розвантаження вантажу на/та з судна. Однак до цього моменту фрахтувальник повинен підготувати вантаж відповідним чином до відправлення та пред'явити його до перевезення у встановлений термін.

Фрахтувальник зобов'язаний сплатити провізну плату – фрахт. Частіше всього за згодою сторін встановлюється фрахтова ставка за одиницю вантажу.

У деяких випадках, коли характеристики вантажу ще не відомі, у чартері може бути обумовлено ставку за тонну дедвейту або одиницю обсягу вантажних приміщень судна.

У чартері може бути передбачений опціон – право фрахтувальника вантажити на судно один із кількох названих вантажів. У цьому випадку фрахтові ставки можуть обговорюватися окремо для кожного вантажу. Оплата повинна бути зроблена або безпосередньо перед відправленням судна або через обумовлену кількість днів після підписання коносамента.

Перевізник протягом терміну договору зберігає за собою контроль та керування роботою судна.

Перевізник несе відповідальність за псування, втрату чи затримку доставки вантажу. Він також несе всі комерційні ризики, пов’язані з простоєм судна на рейсі, якщо вони сталися не з вини фрахтувальника (погодні умови, свята, обмеження, пов’язані з респіраторним захворюванням – коронавірусом тощо), ризики збільшення портових витрат та цін на паливо, та постачання (порівняно з розрахунковими на момент укладання чартеру), ризики загибелі та пошкодження судна, крім тих випадків, коли це сталося з вини фрахтувальника чи його службовців (стивідорів).

За загальним правилом вина перевізника презюмується. Проте, якщо вантаж супроводжувався провідником відправника або прибув на місце зі справними пломбами відправника вантажу або у справній тарі, тягар доказування покладається на відправника чи одержувача.

Перш ніж розглядати права та обов’язки за договором повітряного фрахтування, зазначимо, що легальне визначення цього договору дещо відрізняється від ухвали, наведеної у ЦК України. Повітряний кодекс України в п. 104 ст. 1 таким чином визначає договір повітряного чартеру: «за договором фрахтування повітряного судна (повітряному чартеру) одна сторона (фрахтівник) зобов’язується надати іншій стороні (фрахтувальнику) за плату для виконання одного або декількох рейсів одне або кілька повітряних суден або

частина повітряного судна для повітряного перевезення пасажирів, багажу, вантажів чи пошти» [110].

У пасажирських проформах повітряного чартеру зазвичай міститься обов'язок авіакомпанії виділити літак певного типу з екіпажем перевезення пасажирів. Крім того, можуть вказуватися варіант літака, кількість крісел та граничне комерційне завантаження. Такий підхід дозволяє за наявності у фрахтівника парку взаємозамінних повітряних суден замінити судно на аналогічне.

Фрахтівник зобов'язаний виконати свої зобов'язання у встановлений термін. Терміни в договорі повітряного фрахтування встановлюються приблизно шляхом посилання на графік польотів. При цьому фрахтівник повинен привести повітряне судно у стан, придатний для польоту та перевезення. У випадках, коли виконується кілька послідовних рейсів, у договорі зазвичай вказується їх загальна кількість, а конкретні дні та час польотів визначаються спеціальним графіком, який є частиною чартерного договору. У разі затримки рейсу з вини авіакомпанії фрахтувальник має право вимагати розірвання договору та відшкодування збитків. Інше може бути передбачено положеннями договору чартеру.

До обов'язків фрахтівника може належати виконання всіх передпольотних формальностей. До них можна віднести дозвіл імміграційних, митних, карантинних та прикордонних питань, отримання всіх необхідних авіаційних дозволів, забезпечення членів екіпажу необхідною документацією та візами.

Фрахтівник зобов'язаний протягом певного договором періоду завантажити вантаж на борт повітряного судна. А затримка з вини фрахтівника розглядатиметься як порушення його зобов'язань за договором.

Фрахтівник зобов'язаний видати фрахтувальнику перевізні документи. Виконання вантажно-розвантажувальних робіт також лежить на фрахтівнику відповідно до правил перевезень відповідної авіакомпанії.

Найважливішим обов'язком фрахтівника є здійснення перевезення пасажирів, багажу та вантажів за встановленим у чартері маршрутом. Договором може бути передбачено покладання та інших обов'язків, а також надання інших правочинів фрахтівнику.

Фрахтувальник зобов'язаний сплатити фрахт, який зазвичай обчислюється виходячи з собівартості льотної години повітряного судна певного типу. Літня година включає амортизаційні відрахування, експлуатаційні витрати, головною статтею яких є витрати на паливо, оплата добових екіпажу, різні аеронавігаційні та аеропортові збори тощо. У даний час ціна в договорі повітряного чартеру на відміну від морського чартеру не є істотною умовою.

Вона зазвичай визначається в додатках до договору фрахтування (актах погодження ціни рейсу). У договорі повітряного чартеру зазвичай передбачається сплата «мертвого фрахту», але обумовлюється, що фрахтівник має право використовувати ту частину місткості повітряного судна, яка не була використана фрахтувальником.

Фрахтувальник зобов'язаний надати фрахтівнику список пасажирів, який може бути змінено без згоди фрахтівника. У договорах чартеру іноді вказується, що до обов'язків фрахтувальника входить зосередження всіх пасажирів та багажу (вантажів) в аеропортах відправлення в передбачені терміни до вильоту літака, з урахуванням специфіки кожного аеропорту та можливості забезпечення виконання всіх операцій з посадки та навантаження. Фрахтувальник, як правило, бере на себе обов'язок за договором забезпечити наявність відповідних дозволів на ввезення, вивезення та на прямування транзитом щодо пасажирів – наявність усіх необхідних документів на в'їзд у країну прямування, транзиту тощо.

До обов'язків фрахтувальника може входити своєчасне забезпечення точною інформацією пасажирів про умови перевезення.

Під час здійснення вантажного повітряного чартерного рейсу фрахтувальник зобов'язаний підготувати відповідним чином вантаж,

включаючи його маркування та упаковку, а також повідомити про властивості вантажу фрахтівника.

Відповідальність сторін за цим договором чартеру (фрахтування) настає за загальними правилами глави 64 ЦК України [171]. Фрахтувальник зобов'язаний відшкодувати збитки, якщо він не забезпечив перевезення всього встановленого в договорі обсягу вантажу.

Ні Повітряний кодекс України, ні ЦК України не встановлюють жодних особливостей при затримці повітряного чартерного рейсу. Якщо ж затримка рейсу відбувається з вини фрахтувальника, фрахтівник має право на відшкодування йому збитків, пов'язаних із простоєм, та компенсацію витрат за додаткові льотні години.

Фрахтувальник має право розірвати договір або змінити його умови у зв'язку з несправністю транспортного засобу, аварією та аналогічними причинами. З огляду на обставини, в яких змінюється договір, і навіть враховуючи характер зміни договору, спочатку повідомлення може бути зроблено в усній формі, що виключає його подальшого письмового оформлення. При розірванні договору фрахтівник зобов'язаний повернути вартість фрахту. Це правило цілком узгоджується з положеннями ч. 4 ст. 653 ЦК України [181], згідно з якими сторони не мають права вимагати повернення того, що було виконано ними за зобов'язанням до моменту зміни або розірвання договору, якщо інше не встановлено законом або угодою сторін.

Нерідко при фрахтуванні, оренді, взаємному обміні повітряних/морських/річкових суден, наземних транспортних засобів та залізничних потягів та вагонів виникають ситуації, коли договір перевезення укладає одне підприємство, а фактично перевозить інше. Наприклад, одна авіакомпанія/морська компанія, уклавши договір з пасажиром, фрахтує в іншого підприємства літак/судно. Перше підприємство в цьому випадку є фрахтувальником, а друге – фрахтівником, у якого немає договору перевезення з пасажиром, але яке фактично здійснює перевезення [148].

Щоб уникнути ситуації, коли відповідальність такого фактичного перевізника через відсутність договору перевезення між ним і пасажиром Україна уніфікувала законодавство щодо перевезень транспортом, ратифікувавши міжнародні конвенції.

Україна приєдналася [129] до Варшавської конвенції [52] зі змінами, внесеними Гаазьким протоколом [10], і до Гвадалахарської конвенції [58].

У 2008 році Україна ратифікувала Конвенцію про уніфікацію деяких правил міжнародних повітряних перевезень, підписану в Монреалі 28 травня 1999 року (Монреальська конвенція), і вже з 2009 року дана конвенція вступила для України в силу.

Слід зауважити, що до ратифікації даної конвенції, як втім і сьогодні, Україна була і є учасницею системи Варшавських договорів у сфері повітряних перевезень.

Гвадалахарська конвенція поширює на фактичного перевізника (тобто перевізника, який не уклав з пасажирами і вантажовласниками договору перевезення, але в дійсності здійснює перевезення) дію Варшавської конвенції або Гаазького протоколу.

Відповідальність МАУ перед пасажирами, відправниками та одержувачами, пред’явлення претензій і позовів при міжнародних чартерних авіаперевезеннях більш детально регулюється Авіаційними правилами України «Правилами повітряних перевезень та обслуговування пасажирів і багажу», затвердженими наказом ДАСУ від 26 листопада 2018 року № 1239 (п. 5 розділ 1 глава XXVII АП України) [57].

Правове регулювання міжнародних перевезень морським транспортом, зокрема й відповідальність за порушення договорів та умов фрахтування водного транспорту ґрунтується на трьох конвенціях: Міжнародна конвенція про уніфікацію деяких правил, що стосуються коносамента, яка була укладена в Брюсселі 25 серпня 1924 року і також відома під назвою Гаазька Правила); Протокол змін до Міжнародної конвенції про уніфікацію деяких правил, що

стосуються коносамента», які було прийнято в Брюсселі 23 лютого 1968 році і також відомий під назвою Правила Вісбі; Конвенція Організації Об'єднаних Націй з морського перевезення вантажів, яка була укладена в Гамбурзі 30 березня 1978 року (Гамбурзькі Правила) [54].

Слід відзначити особливість правового статусу фрахтувальника за Брюссельською конвенцією 1924 року, яка полягає в тому, що в цій іпостасі в правовому аспекті може виступати лише власник судна (фрахтівник) або фрахтувальник, які уклали з відправником договір перевезення, засвідчений коносаментом чи іншим документом, який є підставою для морського перевезення. Вказується, що велике значення в регулюванні міжнародних морських перевезень по коносаменту має проблема визначення меж відповідальності

Враховуючи проведений аналіз, слід акцентувати увагу безпосередньо на визначенні поняття «цивільно-правова відповідальність сторін договору чартеру (фрахтування) за його невиконання.

За загальними положеннями, висвітленими в ЦК України, КТМ України та в окремих літературних джерелах встановлено, що визначення поняття «цивільно-правова відповідальність сторін договору чартеру (фрахтування) за його невиконання» відсутнє, так само як і відсутнє загальне визначення поняття «цивільно-правова відповідальність», про що йшлось вище.

Так, В. А. Попов та О. О. Рубан, досліджуючи питання місця договору фрахтування у цивільному праві України, акцентували увагу на критеріях договору фрахтування таких як, форма цих договорів, елементи договору фрахтування, колізії законодавства в частині віднесення договорів фрахтування до договорів перевезення за ЦК України та до договорів найму за КТМ України. Також науковці приділяють увагу відповідальності фрахтівника та фрахтувальника за неналежне виконання договору фрахтування, зокрема за втрату, нестачу або пошкодження вантажу, з боку надання оцінки негативним

наслідкам та порядку їх усунення для сторін договору фрахтування [111, с. 92-94].

Слід приділити увагу особливостям цивільно-правової відповідальності за порушення договірних зобов'язань з надання транспортних послуг та підставам такої відповідальності [46]. Тут акцентується увага на традиційному розумінні відповідальності в цивільно-правовій доктрині, зокрема «відповідальність – обов'язок особи нести передбачені нормами права негативні наслідки за вчинене правопорушення, і застосування до порушника права, передбаченого договором або законодавством заходів державного примусу в якості цивільно-правових санкцій» [69].

Разом з тим, пропонуємо наступне визначення цивільно-правової відповідальності сторін за договором перевезення – «це різновид загальної цивільно-правової відповідальності з особливостями, властивими цим договорам, внаслідок однорідності діяльності різних видів транспорту з надання послуг у формі переміщення вантажів, пасажирів, пошти тощо».

О. Д. Несімко, розглядаючи теоретичні засади договорів чартеру повітряного судна, у своїх дослідженнях зосереджує увагу на «дослідженні особливостей, видів та меж цивільно-правової відповідальності сторін вказаного договору» [91, с. 179-185]. Також науковцем визначення поняття «цивільно-правова відповідальність за невиконання договору чартеру» не надається.

Досліджуючи судову практику, пов'язану з питаннями порушень умов договору чартеру (фрахтування) та/або невиконання чи неналежне виконання зобов'язань за договорами чартеру (фрахтування), встановлено, що суди також не надають визначення поняття «цивільно-правова відповідальність сторін договору чартеру (фрахтування)». Зокрема, в постанові Верховного суду України по справі № 910/14892/18, «колегія суддів, вирішуючи спірні питання в частині порушення умов укладеного сторонами договору транспортного

обслуговування, досліджували умови цивільно-правової відповідальності, її особливості та порядок притягнення сторін до відповідальності» [114].

Господарським судом Хмельницької області у справі № 924/796/20, «під час вирішення спірних питань у частині відповідальності сторін договору перевезення та надання транспортних послуг, за порушення, які призвели до певних збитків, досліджувалось регламентування відповідальності сторін договору перевезення, зокрема положення ЦК України, які стосуються визначення видів відповідальності за порушення умов договору та порушення зобов'язань» [139].

О. В. Церковна у своїх дослідженнях акцентувала увагу на визначенні поняття цивільно-правової відповідальності за завдання шкоди в розумінні «реалізації правовідновлювальної санкції, внаслідок якої на особу покладаються негативні майнові наслідки протиправної поведінки, що супроводжується стимулюванням порушника до здійснення певних дій у майбутньому і має метою захист інтересів потерпілої особи» [162, с. 345-348]. Надане визначення підтримав у своїх дослідженнях В. М. Парасюк, який акцентував увагу «на підставах виникнення цивільно-правової відповідальності за порушення умов договору або зобов'язань» [104, с. 45-49].

С. В. Резніченко у своїх дослідженнях зробив висновки про те, що «у вітчизняному цивільному праві сформулювались акцепти визначення поняття «юридичної відповідальності», яка є видом державного примусу, санкцією за правопорушення, обов'язком порушника зазнати негативних наслідків учиненого ним правопорушення, специфічними правовідносинами, покаранням за правопорушення». Також науковець у підсумках навів класифікацію загальних ознак юридичної відповідальності та запропонував обґрунтовану позицію щодо визначення «цивільно-правової відповідальності» у розумінні обов'язку особи нести передбачені нормами права негативні наслідки за вчинення правопорушення, що має примусовий характер незалежно від того,

виконується він добровільно чи у судовому порядку. Разом з тим, останній запропонував визначення поняття «цивільно-правова відповідальність».

Науковець робить такі висновки та надає пропозиції: «цивільно-правова відповідальність – це наслідок учинення цивільного правопорушення, тому для покладання її на правопорушника необхідною є наявність певних умов, сукупність яких у цивілістичній літературі називають «складом цивільного правопорушення. Цивільно-правова відповідальність за завдання шкоди – реалізація (застосування) правовідновлювальної санкції, внаслідок якої на особу покладаються негативні майнові наслідки протиправної поведінки, що супроводжуються стимулюванням порушника до здійснення певних дій у майбутньому і має метою захист інтересів потерпілої особи. Цивільно-правова відповідальність у цьому випадку є обов'язком особи нести передбачені нормами права негативні наслідки за здійснення правопорушення, котрий має примусовий характер незалежно від того, виконується він добровільно чи в судовому порядку» [108, с. 35-49].

Водночас, крім поширення гострої респіраторної хвороби COVID-19 в Україні стались й інші події, які суттєво вплинули на економічний, соціальний розвиток. Зокрема, у січні-лютому 2022 року військові підрозділи рф розпочали великомасштабні «навчання» у безпосередній близькості до кордонів України, а очільники невизнаних ДНР та ЛНР, розташованих на території Донбасу, де правоохоронними органами та військовослужбовцями ЗСУ проводиться ООС, запросили в президента рф військової підтримки.

Статтею 65 Конституції України захист Вітчизни, незалежності та територіальної цілісності України, шанування її державних символів визначено одним із обов'язків громадян України.

24 лютого 2022 року о 04:00 військові формування рф, проявляючи агресію, перетнувши східний та південний кордони України розпочали повномасштабні бойові дії, направлені на злочинне знищення цивільної та

військової інфраструктури України, військовослужбовців та цивільного населення, а також на захоплення населених пунктів і територій України.

У зв'язку з військовою агресією російської федерації проти України Указом Президента України від 24.02.2022 № 64/2022, затвердженим Законом України від 24.02.2022 № 2102-IX [125], в Україні введено правовий режим воєнного стану (продовжено Указами Президента України), а військовому командуванню разом із Міністерством внутрішніх справ України, іншими органами виконавчої влади, органами місцевого самоврядування доручено запроваджувати та здійснювати передбачені Законом України «Про правовий режим воєнного стану» заходи і повноваження, необхідні для забезпечення оборони України, захисту безпеки населення та інтересів держави.

Повномасштабне вторгнення військових сил рф на територію України унеможливило виконання нашою державою багатьох договорів щодо перевезення вантажів, багажу, пасажирів, особливо повітряним та морським транспортом. Воєнний стан та блокада військово-морськими силами рф морських шляхів суттєво вплинуло на виконання так званих «зернових чартерів».

Блокада щонайменше 20 млн тонн українського зерна, яке призначалося для експорту на зовнішні ринки і, зокрема, для Всесвітньої продовольчої програми, суттєво посилила наявну продовольчу кризу.

Кожен день блокади українських портів значно погіршує становище. Зокрема, до російського вторгнення в Україну через наші порти йшло щомісяця близько 5 млн тонн аграрного експорту. Зараз порти в Одесі та Миколаєві не можуть працювати, вивезення збіжжя суттєво обмежено фактичними можливостями автотранспорту, залізничного сполучення й пропускною здатністю дунайських портів.

За оцінками фахівців, «кількість людей, які страждають від браку продовольчої безпеки, вже подвоїлася на початку 2022 року та становить 276 млн осіб. Через війну ця кількість зросте до 323 млн» [109]. Водночас, як

повідомили у кризовому центрі ООН «дефіцит пшениці та інших зернових може вплинути на 1,4 мільярда людей. Якщо пшениця залишиться заблокованою в чорноморських портах, ми повинні чекати більшого мігрантського потоку» [133].

У зв'язку з вказаним Генеральна асамблея ООН 23 березня 2022 року зібралася на екстренне засідання з приводу широкомасштабної агресії росії в Україні. За результатами засідання Генеральна асамблея ООН «підтверджуючи свою рішучість позбавити майбутні покоління від лих війни; підтверджуючи свої резолюції 46/182 від 19 грудня 1991 року та 76/124 від 10 грудня 2021 року; нагадуючи про обов'язок усіх держав відповідно до статті 2 Статуту ООН утримуватися в їхніх міжнародних відносинах від загрози силою або її застосування як проти територіальної недоторканності чи політичної незалежності будь-якої держави, так і іншим чином, несумісним з цілями Об'єднаних Націй, та вирішувати свої міжнародні суперечки мирними засобами; підтверджуючи свою прихильність до суверенітету, незалежності, єдності та територіальної цілісності України в межах її міжнародно визнаних кордонів, включаючи її територіальні води; визнаючи, що військовий наступ рф на суверенній території України та його гуманітарні наслідки мають такі масштаби, яких міжнародне співтовариство не бачило в Європі протягом десятиліть; підтверджуючи заклик Генерального секретаря до російської федерації зупинити свій військовий наступ, а також його заклик встановити режим припинення вогню та повернутися на шлях діалогу та переговорів, нагадуючи про свою вимогу, щоб рф негайно, повністю та беззастережно вивела всі свої збройні сили з території України у її міжнародно визнаних кордонах» [211] заявила про необхідність повного здійснення резолюції ES-11/1 від 2 березня 2022 року під назвою «Агресія проти України» [225], а також висунула конкретні вимоги рф.

Як відомо, для оформлення фрахтових угод щодо перевезення зернових вантажів застосовується велика кількість різних проформ зернових чартерів, спеціалізованих по районах вивезення зернових вантажів та їх номенклатурі.

Зерновий вантаж пред'являє особливі вимоги до технології перевезення та судна. Турбота про збереження доставки цього продовольчого цінного товару відображається в багатьох статтях чартеру. Поряд із вимогами до міцності судна, фрахтувальник зобов'язує судновласника подавати під навантаження «судно, що у всіх відношеннях підготовлене» до рейсу. Під цим розуміється готовність вантажних приміщень судна до прийому зерна – вони мають бути чистими, сухими та знешкодженими (у разі потреби, виконано фумігацію судна та вантажу). Заявлений капітаном факт готовності судна в зернових чартерах підтверджується документально свідоцтвом, виданим спеціальною комісією чи інспекцією.

В обов'язки судновласника входить забезпечення судна власним коштом та на свій ризик усім необхідним для безпечного завантаження та перевезення зерна насипом. Особлива увага при цьому звертається на встановлення шифтингів, що є обов'язком судновласника і виконується за його рахунок.

Зважаючи на можливе псування зернових вантажів, вони не повинні стикатися з металевими частинами корпусу судна. Тому зернові чартери містять вимоги, щоб пайол та палуба твіндека застилалися чистим та сухим сепараційним матеріалом, встановлювалися рибинси або у трюмах «зашивались» борти. Витрати по сепарації та підстилкові матеріали оплачує судновласник.

Для контролю за станом зерна та порядком його зважування при завантаженні та вивантаженні фрахтувальнику або його агенту дозволяється перебувати на борту судна. Поява цієї умови в чартерах також пояснюється специфікою вантажу.

Враховуючи, що не всі порти завантаження та вивантаження можуть приймати великі судна через відсутність потрібної кількості ємностей для зберігання вантажу, у чартерах розписані права та обов'язки сторін, пов'язані з обробкою судна у кількох портах. У зернових чартерах передбачаються широкі географічні опціони по портах завантаження та вивантаження, оскільки зерно є

біржовим товаром. Ці опціони використовуються шляхом номінування портів, куди прямує судно для завантаження чи розвантаження.

При цьому зернові чартери нерідко дають фрахтувальникам право переадресовування портів. Зернові чартери передбачають розвинену систему інформації.

Зернові чартери зазвичай надають фрахтувальнику вантажний опціон. Фрахтувальник може комбінувати завантаження судна різними видами зерна (пшениця, ячмінь, кукурудза, соя, сорго) та шроту.

Враховуючи викладене, протягом лютого-квітня 2022 року виникли порушення договорів чартеру (фрахтування) з боку сторін таких договорів, зокрема перевізників та фрахтувальників, так як воєнні дії не дали змогу своєчасно виконати умови договорів чартерів, що призвело до прострочення тощо.

Тут слід звернути увагу на військові ризики. Так, «військові ризики» включають будь-яку війну (явну або загрозу війни), військові дії, громадянську війну, бойові акції, революцію, бунт, громадянські хвилювання, операції військового характеру, встановлення мін (насправді або за повідомленнями), піратство, акти терору, ворожі дії чи злісний збиток, блокаду (введену проти всіх суден або вибірково проти суден, що плавають під певним прапором або належать певному власнику, або проти певних вантажів чи екіпажів, або з якогось іншого приводу), будь-якою особою, органом, терористом чи політичною групою чи урядом будь-якої держави, які за обґрунтованим судженням капітана та/або судновласників можуть бути небезпечними або, ймовірно, будуть небезпечними, або стануть небезпечними для судна, його вантажу, екіпажу або інших осіб на борту судна. Якщо в будь-який час до того, як судно почне завантаження, виявляється, що, за обґрунтованим судженням капітана та/або судновласників, виконання договору морського перевезення або будь-якої його частини може піддати або ймовірно піддасть судно, його вантаж, екіпаж або інших осіб на борту судна військовим ризикам, судновласники можуть сповістити фрахтувальників про анулювання цього договору морського

перевезення або про відмову від виконання тієї його частини, яка може піддати або ймовірно піддасть судно, його вантаж, екіпаж або інших осіб на борту судна військовим ризикам. Зазначені позиції закріплені у «GENCON 1994» [206].

Враховуючи вищевикладене, пропонуємо таке визначення цивільно-правової відповідальності сторін за договором фрахтування: «цивільно-правова відповідальності сторін за договором фрахтування – це відповідальність сторін, передбачена договором фрахтування, положеннями цивільного законодавства України, інших законодавчих актів України та міжнародно-правовими актами, зокрема пряма відповідальність перевізника та/або фрахтувальника за пошкодження, можливу втрату або затримання доставки вантажу, пошкодження або знищення зафрахтованого транспортного засобу, несвоєчасну сплату фрахту, а також за всі комерційні ризики, що пов’язані з простоєм судна в рейсі (крім випадків, пов’язаних із обмежувальними заходами у зв’язку з запобіганням поширенню гострої респіраторної хвороби COVID-19, а також у зв’язку із військовою агресією та воєнними діями на території держави, що унеможливлюють виконання умов договорів перевезення об’єктів перевезення), безпосередня відповідальність фрахтівника за шкоду, що була завдана вантажу, пасажирам та пошті, у зв’язку з порушенням правил та інструкцій щодо забезпечення безпечності та справності транспортного засобу, безпосередня відповідальність відправника за пошкодження, які сталися у зв’язку з неякісним пакуванням, кріпленням та завантаженням, неповідомленням перевізника про особливі умови зберігання та перевезення вантажу, та безпосередня відповідальність фрахтувальника за несвоєчасну сплату фрахту або відмову сплатити фрахт, а також пошкодження, знищення зафрахтованого транспортного засобу з вини фрахтувальника».

З метою стимулювання перевізника до виконання договірних зобов’язань за договором фрахтування пропонується внести до КТМ України положення про право перевізника на відшкодування додаткових витрат, вироблених у всіх випадках девіації (тобто не з вини перевізника).

2.2. Підстави та умови цивільно-правової відповідальності за невиконання чи неналежне виконання договору чартеру (фрахтування)

Сутність будь-якої юридичної відповідальності незалежно від її виду полягає в санкціонованій правом загрозі примусового настання додаткових несприятливих наслідків майнового чи немайнового, у тому числі особистого, характеру порушення норм права та юридичних обов'язків.

Цивільне право у своїх нормах містить широкий арсенал засобів впливу на поведінку громадян і організацій. Одним із таких засобів впливу на майнові інтереси осіб є застосування до правопорушників майнових санкцій, зокрема цивільно-правової відповідальності.

Загальне положення про цивільно-правову відповідальність за заподіяння позадоговірної шкоди втілено у ст. 1166 ЦК України, відповідно до якої майнова шкода, заподіяна неправомірними рішеннями, діями чи бездіяльністю особистим немайновим правам фізичної або юридичної особи, а також шкода, заподіяна майну фізичної або юридичної особи, відшкодовується в повному обсязі особою, яка її заподіяла. Особа, яка заподіяла шкоду, звільняється від її відшкодування, якщо вона доведе, що шкоду заподіяно не з її вини.

Стаття 1166 ЦК України відтворює правило, яке більш повно регулює загальні підстави відповідальності за заподіяння шкоди. Підставою деліктної відповідальності є протиправне, шкідливе, винне діяння особи, яка заподіяла шкоду (цивільне правопорушення). У науці цивільного права акт заподіяння шкоди заведено в процесі теоретичного аналізу розмежовувати на складові елементи [181] (елементи складу цивільного правопорушення), до яких належать:

а) протиправна поведінка особи, яка заподіяла шкоду;

б) настання шкоди;

в) причинний зв'язок між двома першими елементами;

г) вина особи, яка заподіяла шкоду.

Протиправність поведінки в цивільних правовідносинах має дві форми: дія та бездіяльність. Протиправність означає будь-яке порушення чужого суб'єктивного (в цьому разі) абсолютного права. Деліктна відповідальність спирається на так званий принцип генерального делікту, відповідно до якого будь-кому заборонено заподіювати шкоду майну або особистості будь-кого та будь-яке заподіяння шкоди іншому є протиправним, якщо особа не була уповноважена заподіювати шкоду.

Під шкодою слід розуміти матеріальну шкоду, яка виражається у зменшенні майна потерпілого в результаті порушення належного йому матеріального права та (або) применшення нематеріального блага (життя, здоров'я тощо). У відносинах, що розглядаються, шкода – це не тільки обов'язкова умова, але й міра відповідальності. За загальним правилом ст. 1166 ЦК України, заподіяна шкода відшкодовується в повному обсязі.

Із правила повного відшкодування заподіяної шкоди ЦК України встановлює виняток. Стаття 1193 ЦК України допускає зменшення розміру відшкодування з урахуванням грубої необережності самого потерпілого, а також матеріального становища фізичної особи – заподіювача шкоди, крім випадків, коли шкоду заподіяно вчиненням злочину.

Причинний зв'язок між протиправною поведінкою і шкодою є обов'язковою умовою відповідальності й виражається в тому, що шкода має бути об'єктивним наслідком поведінки заподіювача шкоди. Вирішення питання про наявність або відсутність причинного зв'язку між поведінкою особи та шкодою, що настала, може бути ускладнено тим, що ЦК України в низці випадків передбачає відповідальність одних суб'єктів за дії інших (відповідальність юридичної особи за шкоду, заподіяну з вини її працівників, відповідальність батьків за шкоду, що її заподіяла малолітня особа тощо). У цих та аналогічних випадках причинний зв'язок складається з двох і більше ланок: перша ланка виражає зв'язок поведінки безпосереднього заподіювача шкоди зі шкодою, що настала; друга – зв'язок між поведінкою безпосереднього заподіювача та діями відповідальної особи.

Деліктна відповідальність за загальним правилом настає лише за винне заподіяння шкоди. Вина заподіювача шкоди презюмується, тобто відсутність вини доводить особа, яка заподіяла шкоду (ч. 1 ст. 1166 ЦК України).

Перелічені підстави визнаються загальними, оскільки для виникнення деліктної відповідальності їх наявність вимагається в усіх випадках, якщо інше не встановлено законом [144, с. 117]. Якщо закон змінює коло цих обставин, говорять про спеціальні умови відповідальності, до яких, наприклад, можна вважати належними випадки заподіяння шкоди джерелом підвищеної небезпеки, володілець якого несе відповідальність незалежно від вини (ст. 1187 ЦК України), або відповідальність за шкоду, заподіяну актами влади (ст.ст. 1173-1175 ЦК України).

Головне призначення відповідальності – відновити порушене невиконанням договору майнове становище кредитора. Конкретні форми відповідальності є водночас захистом права потерпілої сторони й серйозним засобом запобігання в майбутньому вчиненню правопорушень. Вони сприяють усуненню недоліків у господарській діяльності перевізників, оскільки використання санкцій свідчить про неблагополуччя в їхній роботі, а також, як зазначав Р. Ш. Цинцадзе, стимулюють до реального виконання зобов’язань [187].

На жаль, не завжди сторони виконують свої обов’язки за договором належним чином. Причини цього можуть бути різними, але наслідки одні – збитки в контрагента за договором.

У разі невиконання чи неналежного виконання стороною свого зобов’язання за договором вона мусить нести цивільну відповідальність.

Розглянемо загальні підстави, умови й обсяг відповідальності сторін договору чартеру (фрахтування).

Фактичною підставою цивільно-правової відповідальності є склад цивільного правопорушення, який включає такі елементи: протиправна поведінка особи; шкідливий результат такої поведінки; причинний зв’язок між

протиправною поведінкою та шкідливим результатом; вина особи, яка заподіяла шкоду.

Протиправною поведінкою за загальним правилом вважається поведінка особи, що порушує вимоги закону або іншого нормативно-правового акту. Якщо говорити про протиправну поведінку в цивільно-правових відносинах, то необхідно мати на увазі, що протиправними будуть вважатись також і такі дії (чи бездіяльність), що порушують умови договору.

Шкідливий результат є другою неодмінною умовою цивільної відповідальності. Шкода становить собою втрату чи загибель або зменшення цінності певного майна, що належить потерпілій особі. За загальним правилом шкода може бути як матеріальною (збитки), так і моральною.

Втрата вантажу – це не лише його загибель, фактичне знищення, а й неможливість для перевізника видати вантаж одержувачу у встановлений термін.

Часткова втрата чи нестача вантажу – це кількісне зменшення прийнятого до перевезення вантажу (зменшення ваги, міри, кількості в порівнянні з даними, що вказані в накладній).

Пошкодження вантажу – це така якісна зміна вантажу, яка викликає зменшення його цінності у вигляді неможливості або зменшення ефективності використання вантажу за призначенням.

Наступною необхідною умовою цивільної відповідальності сторін за договором чартеру (фрахтування) є причинний зв’язок між протиправною поведінкою та заподіяною шкодою. Інакше кажучи, щоб сторони договору чартеру (фрахтування) притягти до відповідальності, необхідно довести, що саме протиправні дії однієї зі сторін призвели до невиконання, або неналежного виконання умов договору фрахтування, втрати чи пошкодження вантажу, пошкодження або знищення зафрахтованого транспортного засобу тощо. Наявність причинного зв’язку обов’язкова [144, с. 127]. Транспортне

законодавство встановлює, що перевізник не відповідає за втрату чи пошкодження вантажу, які сталися не через його протиправні дії.

І остання умова цивільної відповідальності – це вина того, хто заподіює шкоду. Вина в цивільному праві (як, до речі, і в інших галузях права) визначається як: «ставлення особи до своєї протиправної поведінки». Тобто той, хто заподіяв шкоду, знав або мав знати, що його дії порушують вимоги закону чи умови договору та можуть призвести до збитків у інших осіб. У цивільному праві, на відміну від права кримінального чи адміністративного, діє презумпція вини. Інакше кажучи, особа, на яку покладається цивільна відповідальність, мусить сама довести, що завдані збитки сталися з незалежних від неї причин.

Договори укладаються для того, щоб їх виконувати. Тим часом порядок розірвання угод, а також умови, за яких сторони можуть в односторонньому порядку припинити виконання зобов’язань, набувають все більшої значущості. Такі правила диктує промисловість морського транспорту: судно надається фрахтувальнику певний час за договором чартеру, і чартер цей може бути нескінченним.

Для використання судна протягом тривалого часу сторони укладають тайм-чартер, протягом якого флот використовується будь-яким способом в обмін на сплату фрахту на постійній основі. І тут для судновласника немає ні комерційного, ні правового значення, стоїть судно біля причалу чи здійснює перевезення.

Договір рейсового чартеру, або договір перевезення вантажу суттєво відрізняється від тайм-чартеру тим, що судно надається під одну або кілька конкретних перевезень, які повинні бути здійснені в розумний термін, без затримок. У англійців це називається with all reasonable dispatch, тобто так швидко, як це розумно можливо, без затримок із суб’єктивних причин.

Змішаний характер окремих видів чартеру, наприклад тайм-чартеру зумовлює виникнення зобов’язання, відповідно до якого на судновласника покладається обов’язок надання фрахтувальнику судна в тимчасове

користування, а також обов’язок, згідно з яким його найманими працівниками (капітаном та командою) надаватимуться послуги, пов’язані з експлуатацією судна, здійсненням вантажоперевезень та іншим використанням судна протягом періоду, на який укладено тайм-чартер. Таким чином фрахтувальником у договорі фрахтування судна на певний час припиняється рішення, які саме послуги підлягають наданню, у свою чергу, судновласником має бути визначено, яким чином надаватимуться послуги, які визначив фрахтувальник.

Щодо навігаційно-технічної експлуатації та контролю, то у цьому випадку виникає обов’язок судновласника щодо належного забезпечення підготовки судна до виходу в море, тобто здійснення повного та своєчасного технічного обслуговування судна, забезпечення дотримання на судні санітарних норм та вимог, забезпечення належного медичного обслуговування членів команди під час рейсу. Крім того, до обов’язків судновласника також належить необхідність забезпечення судна бункерним паливом, продовольчими запасами та питною водою для членів команди.

Що стосується комерційної експлуатації судна, то тут йдеться про можливість вибору вантажовідправника та укладання з ним договору перевезення, вибору вантажу для перевезення, навантаження вантажу в порту відправлення та вивантаження його в порту призначення. Очевидно, що наявність у фрахтувальника права на визначення комерційної складової перевезення (типу вантажу, що перевозиться, району плавання судна тощо) повною мірою поставлено в залежність від умов, які зафіксовані в тексті договору фрахтування судна.

У сторін за договором чартеру (фрахтування) є право встановлення як необмеженої можливості фрахтувальника у плані комерційного контролю за судном, і окреслення меж, у яких фрахтувальник може реалізовувати свої права з комерційного контролю за судном.

Тим часом, у практичній площині у сторін досить часто виникають суттєві труднощі при вирішенні цього питання, тобто в той же обов’язок

можуть включатися як комерційні, так і навігаційно-технічні складові [191, с. 83-90].

Якщо організовано рейс за заданим маршрутом, судном здійснюється перевезення згідно з інструкцією фрахтувальника, але перевезення здійснюють безпосередньо капітан судна і команда, на яких покладено також обов'язок підпорядкування правилам, що встановлюються судновласником.

Як випливає із норми ст. 210 КТМ України, капітан судна та команда повинні підпорядковуватися судновласнику з питань управління судном, у тому числі судноводіння, внутрішнього розпорядку на судні тощо. Це означає, що судном разом із командою одночасно виконуються два розпорядження (накази): відповідно до завдання судновласника здійснюється рейс згідно з тайм-чартером, а відповідно до завдання фрахтувальника здійснюється перевезення вантажу за договором морського перевезення з використанням коносаменту [38].

Проблематика правильної кваліфікації взаємовідносин сторін у договорі фрахтування судна є не тільки суто теоретичною. Значною мірою, вирішенням цього питання обумовлюється визначення належного відповідача, якщо ушкоджується або втрачається вантаж, що перевозиться. З урахуванням двоїстої природи договорів чартеру (фрахтування) на прикладі тайм-чартера, за ушкодження чи втрату вантажу відповідальність може бути покладена як на фрахтувальника, так і на власника судна. У цей же час поділом експлуатації зафрахтованого судна на комерційну та навігаційно-технічну складові створює суттєві труднощі в процесі застосування заходів, особливо в разі, коли відсутня можливість однозначного встановлення, чиї саме дії спричинили пошкодження або втрату вантажу, що перевозиться на зафрахтованому за договором тайм-чартеру судна.

У даний час немає єдиного підходу до питання, хто є відповідальним за втрату та пошкодження вантажу перед третіми особами.

Відповідно до норм англійського права, яке нерідко застосовується до договорів перевезення, судновласник несе відповідальність за своєчасне подання судна до чартеру. Виникає питання про те, що робити судновласнику, котрий своєчасно виконав зобов'язання за договором, подав судно під завантаження, але фрахтувальник його не здійснює.

Виходячи з принципів комерційної вигідності, судно, повністю готове для завантаження та вивантаження вантажу, прибуває в призначений порт у строк і починає відлік сталійного часу, кількість якого узгоджена сторонами договору. Протягом сталійного часу фрахтувальник зобов'язаний здійснити вантажні операції, а якщо він не встигає, судно затримується в чартері довше узгодженого терміну [8, с. 18-21]. Така затримка оплачується фрахтувальником у вигляді узгодженої ставки демереджа – штрафу за затримку початку перевезення понад нормативний термін.

Практично механізм компенсації збитків судновласника від затримки його судна в чартері є корисним лише короткий час. Практика показує, що фрахтувальник, який не забезпечив своєчасне навантаження вантажу, вже є неблагонадійним партнером, який також може мати питання з платоспроможністю. Виходячи з викладеного, судновласник виявляється замкненим у чартері, а демередж, що щодня нараховується, його збитки не покриває, адже стягнути всі зростаючі суми з фрахтувальника майже неможливо.

Звертаючи увагу на ставку демереджа та розмір сталійного часу, власники суден нерідко повністю забувають передбачити в договорі письмові, чіткі та однозначні підстави для його розірвання. Саме право судновласника в односторонньому порядку розірвати договір, вивантажити вантаж і вивести судно з чартеру є вирішальним у разі, коли затримка завантаження переходить межі розумного, а демередж нараховується в такому розмірі, що стягнути його неможливо.

Незалежно від застосовного до чартеру права, закон завжди визнає суттєвість письмових умов договору. Таким чином, для виключення ризику знаходження судна у безнадійному чартері судновласникам рекомендовано чітко прописувати своє безумовне право на розірвання договору в разі, якщо навантаження вантажу, надання дозвільних документів, а також оплата фрахту провадяться із затримкою або не провадяться взагалі протягом встановленого терміну.

У разі відсутності в договорі письмової умови про розірвання судновласник ризикує або чекати навантаження вічно, або порушити договір, якщо акт розірвання буде визнаний неправомірним. Фрахтувальник тоді має право звернутися до суду за стягненням збитків, спричинених таким розірванням.

За українським правом, розірвання договору можливе лише за згодою сторін, якщо інше не передбачено договором (ст. 651 ЦК України) [181]. В іншому випадку розірвання можливе лише за рішенням суду у зв’язку із суттєвою зміною обставин. У цьому випадку судновласник не тільки витратить час і матеріальні ресурси на звернення до суду, але й повинен буде довести, що обставини змінилися настільки, що, якби сторони могли це розумно передбачити, договір взагалі не був би ними укладений або був укладений значно відрізняються умовах (ст. 652 ЦК України) [181].

Водночас ст. 171 КТМ України встановлює, що в разі, якщо вартість завантаженого вантажу не покриває фрахт та інші витрати перевізника на вантаж та відправник або фрахтувальник не вніс повністю фрахт перед відправленням судна та не надав додаткове забезпечення, перевізник має право до виходу судна в рейс відмовитися від виконання договору морського перевезення вантажу та вимагати сплати 1/2 повного фрахту, а за наявності простою – плати за простий та відшкодування вироблених перевізником за рахунок вантажу інших витрат [38].

Ця опція є корисною для судновласника, проте аналіз судової практики дозволяє зробити висновок про необхідність вкрай обережного застосування цієї норми.

Відповідно до висновків ВГСУ (Справа № 916/4322/15 від 08.11.2016 року) [113] відмова від виконання договору не позбавляє судновласника обов'язку забезпечити збереження вантажу. Також суди приходять до висновку, що діями судновласника при відмові від договору перевезення фрахтувальнику можуть бути заподіяні збитки, які потім можуть бути стягнуті з судновласника.

Отже, у разі наміру користуватися правом, наданим ст. 156 КТМ України, судновласнику рекомендується виключати ризик заподіяння зустрічних збитків фрахтувальнику [38].

За англійським правом, розірвати договір без письмової умови ще складніше. Підставою для одностороннього розірвання є порушення суттєвої умови договору, тобто таке порушення, яке йде в розріз контракту, за умови, що сторона, яка вимагає розірвання, доведе, що втратила порушення всього, на що мала право розраховувати при укладенні договору. Таким чином, запровадження письмової умови про право на розірвання захищає судновласника від ризику визнання його дій щодо виходу з договору незаконними.

Виходячи з викладеного, проблема «вічних» рейсових чартерів цілком реальна, а в зоні ризику знаходиться будь-який судновласник, який: а) працює з фрахтувальниками без попередньої перевірки безпеки та платоспроможності; б) не встановлює додаткових умов про гарантії третіх осіб або про забезпечення виконання зобов'язань у договорі; в) здійснює підписання стандартних проформ договорів без впровадження додаткових умов, що захищають його інтереси.

У цьому зазначена проблема має цілком зрозумілий і доступний всім учасникам індустрії морського транспорту спосіб. Рекомендується не тільки проводити всебічну оцінку фрахтувальника як замовника перевезення у спробі переконатися в наявності у нього доступного вантажу для перевезення, а й чітко

передбачати в договорі перелік підстав, що дають право судновласнику розірвати договір та звільнити судно із чартеру.

Відповідно до положень загального англійського права відповідальною особою перед власником коносаменту є судновласник.

У залежності від конкретних випадків відповідальність перед третіми особами покладається або на судновласника, або на фрахтувальника [64].

У нормах українського законодавства загальне правило щодо розподілу відповідальності за невиконання або неналежне виконання договору перевезення вантажу за коносаментом, виданим капітаном зафрахтованого за тайм-чартером судна, закріплено у ст. 209 КТМ України. Відповідно до положення зазначеної статті, «якщо судно надається фрахтувальнику для перевезення вантажу, він має право від свого імені укладати договори перевезення вантажу, підписувати чартери, видавати коносаменти, морські накладні та інші перевізні документи» [38]. У цьому випадку на фрахтувальника покладаються заходи відповідальності перед вантажовласником відповідно до положень ст.ст. 176-183 КТМ України.

Приймаючи за основу положення зазначеної статті, більшістю українських авторів робиться висновок про те, що незалежно від того, чи діє фрахтувальник при укладанні договору перевезення від свого власного імені або від імені власника судна, як договір перевезення по коносаменту визнається договір тільки між вантажовласником і фрахтувальником і, отже, відповідальною особою за пошкодження чи втрату вантажу вважається виключно фрахтувальник судна. Наприклад, на думку Ф. П. Шульженко, Р. С. Кудрик, О. В. Клепікова, «капітан зафрахтованого за тайм-чартером судна здійснює всі дії від імені фрахтувальника за тайм-чартером, тобто перевізника за договором морського перевезення вантажу». З огляду на це, автори озвучують припущення, що, «хоч у навігаційно-технічному відношенні капітан судна перебуває в підпорядкуванні у власника судна, підписання коносаменту або морської накладної тягне за собою відповідальність фрахтувальника перед

вантажовласником (власником коносаменту, особою, зазначеною в морській накладній), оскільки в комерційному відношенні капітан судна підпорядковується лише фрахтувальникові» [193, с. 190-203; 35, с. 29-32].

Таких висновків приходять і судові органи. Так, у листі Одеського апеляційного господарського суду від 01.04.2013 зроблено такий висновок: «При підписанні коносаменту, капітан діє від імені фрахтувальника за тайм-чартером, тобто перевізника за договором морського перевезення вантажу, оскільки в комерційному відношенні підпорядкований лише фрахтувальнику» [156].

У типових проформах, як правило, застосовується принцип розділеної відповідальності. Так проформа «GENTIME- BIMCO» прямо визначає, в яких випадках за вантаж перед третіми особами відповідає судновласник, а коли фрахтувальник. Судновласник несе відповідальність у випадках: не приведення судна до морехідного стану; неналежне зберігання вантажу на борту, необґрунтованого відхилення від рейсу, описаного в договорі перевезення, якщо таке відхилення не буде прийнято чи схвалено фрахтувальниками, помилки у навігації чи керуванні судном. Фрахтувальник несе відповідальність у випадках: проведення стивідорових операцій, які не передбачені чартером, перевантаження, перевезення вантажу на палубі, не закріпленого належним чином. В інших випадках судновласник та фрахтувальник несуть солідарну відповідальність [63, с. 124-126].

Виходячи з вищесказаного можна зробити висновок про те, що підхід до поділу відповідальності в українському праві слід визнати спірним, що не відповідає повною мірою всім сучасним реаліям міжнародного морського приватного права і морській практиці, що складається. Очевидно, що підхід, який пропонують використовувати деякі вчені та судові органи, не враховує всієї специфіки договору фрахтування судна на час (тайм-чартер), відповідно до якого обов’язки з управління судном між фрахтувальником та власником судна (судновласником) підлягають поділу.

Змінити підхід, що склався в правозастосовчій практиці до питання розподілу відповідальності за невиконання або неналежне виконання договору морського перевезення вантажу на зафрахтованому за тайм-чартером судні зможе викладення ст. 209 КТМ України у такій редакції: «У разі, якщо судно надано фрахтувальнику для перевезення вантажу, він має право укладати договори перевезення вантажу, підписувати чартери, видавати коносаменти, морські накладні та інші перевізні документи. У цьому випадку фрахтувальник і судновласник несуть солідарну відповідальність перед власником вантажу відповідно до правил, встановлених статтями 176-183 КТМ України» [215, с. 76-82].

РОЗДІЛ 3. ОСОБЛИВОСТІ ЦИВІЛЬНО-ПРАВОВОЇ ВІДПОВІДАЛЬСНОСТІ СТОРІН ЗА НЕВИКОНАННЯ ЧИ НЕНАЛЕЖНЕ ВИКОНАННЯ ДОГОВОРУ ЧАРТЕРУ (ФРАХТУВАННЯ)

3.1. Цивільно-правова відповідальність фрахтівника за невиконання чи неналежне виконання договору чартеру (фрахтування)

Відповідальність фрахтівника має відомі особливості в порівнянні із загальними правилами, незалежно від того, про право якої країни йдеться. Подібна одностайність – наслідок як стратегічної ролі транспорту у світовій економіці, так і високого рівня ризику, властивого морському бізнесу.

Особливості ці виражаються, головним чином, в обмеженні такої відповідальності, причому одразу за декількома напрямками. Зокрема, передбачено обставини, за яких фрахтівник не несе відповідальності навіть у разі винного заподіяння шкоди вантажу. Крім того, відповідно до деяких морських законів судновласник, у відступ від загального правила розподілу тягаря доведення, за наявності певних фактів не зобов'язаний доводити відсутність своєї провини в незбереженні вантажу. Часто при цьому збитки відшкодовуються не в повному розмірі завданих фрахтувальником збитків, а лише в межах дійсної вартості втраченого чи пошкодженого вантажу або навіть у межах фіксованої суми за місце або іншу одиницю завантаження[1].

Говорячи про відповідальність фрахтівника, цікаво подивитися на співвідношення між відповідальністю за порушення обов'язку щодо забезпечення збереження вантажу та відповідальністю за порушення обов'язків щодо приведення судна до морехідного стану, а також щодо дотримання встановлених або зазвичай прийнятих термінів доставки вантажу. За логікою вітчизняної юриспруденції – це самостійні обов'язки фрахтівника, які він

[1] Відповідно до ст. 4-біс Гаагзько-Вісбійських правил норма про обмеження відповідальності перевізника та правило про її обмеження застосовуються до будь-якої вимоги до перевізника у зв'язку з втратою або пошкодженням вантажу (простроченням у доставці) незалежно від того, чи випливає ця вимога з договору або зобов'язань внаслідок заподіяння шкоди. Це положення спрямоване, мабуть, на запобігання спробам обійти ці правила шляхом пред'явлення до перевізника позовів, що випливають з делікту, а не з договору.

приймає перед своїм контрагентом [93, с. 116-127; 4, с. 4; 23, с. 168-171]. Однак, оскільки наслідки їх порушення значною мірою збігаються, (мається на увазі втрата і псування вантажу), англійське право, в силу свого, якщо так можна сказати, прикладного характеру [112], часто звертає увагу на відмінності між ними. При цьому необхідно зазначити, що якщо йдеться про незбереження вантажу, викликане так званою «первинною не морехідністю», заподіяння шкоди не може бути кваліфіковане як наслідок навігаційної помилки екіпажу, і, отже, недбалість екіпажу не дає підстав для звільнення фрахтівника від відповідальності за збиток.

Важливо також розуміти, що положення, які містяться в чартері, визначають відповідальність фрахтівника тільки перед своїм контрагентом за договором. При цьому відповідні умови повною мірою застосовуються тоді, коли відповідальність фрахтівника перед фрахтувальником за незбереження вантажу регулюється диспозитивними нормами закону відповідної країни. Виходячи з цього, можна дійти невтішного висновку, що предметом дослідження тут мають бути не тільки положення чартерів, а й відповідні норми законів.

В Англії та США сфера дії норм загального права про відповідальність фрахтівника є дуже вузькою. Насамперед, можлива ситуація, коли угода сторін не наділена письмовою формою і якщо в цьому випадку для розміщення вантажу надано все судно або його певна частина, то угода про перевезення, незважаючи на відсутність чартеру як документа, буде договором чартер-партії. У цьому випадку, якщо має місце письмовий документ, у якому закріплені умови чартеру (так званий «явно виражений договір» – «expressed contract»), відповідальність фрахтівника за незбереження вантажу регулюється цими умовами. Наразі норми англійського статутного права можуть відігравати певну роль лише у випадку, якщо відносини, пов’язані з відповідальністю за вантаж, у чартері не врегульовані. Використання типових проформ практично унеможливлює таку можливість. Ось чому ймовірність застосування національних диспозитивних норм про відповідальність вкрай низька.

Проводячи дослідження цивільно-правової відповідальності фрахтівника за договором чартеру (фрахтування) слід звернути увагу на існуючі Правила про відповідальність морського перевізника, які містяться в Брюсельській конвенції про уніфікацію деяких правил відносно коносаментів 1924 року (Гаазькі правила) [80] та Конвенції ООН про морське перевезення вантажів 1978 року (Гамбурзькі правила) [54]. На даний час ряд держав (Великобританія, Нідерланди та інші) беруть участь у Брюсельській конвенції про уніфікацію деяких правил відносно коносаментів, а інші держави (Австрія, Франція, США, Швеція, Німечина, Бразилія та інші) беруть участь у Конвенції ООН про морське перевезення вантажів.

Об’єм відповідальності перевізника морським транспортом за Брюсельською конвенцією обмежений за допомогою великого переліку виключень. Так, відповідальність перевізника не виникає у випадках, коли шкода виникла у зв’язку з діями самого відправника вантажу або уповноважених ним осіб; була завдана недоліками пакування, прихованими дефектами вантажу, ризиками або випадковостями на морі, непереборною силою, навігаційною помилкою або помилкою капітана судна; діями, пов’язаними із спасінням на морі життя або майна третіх осіб, а також інших дій, що підпадають під визначення «форс-мажор».

Протокол 1968 року до Брюсельської конвенції [79] про уніфікацію деяких правил відносно коносаментів (Правила Вісбі) [134] підвищив межу відповідальності перевізника щодо грошової компенсації за завдану вантажу шкоду.

Гамбурзькі правила 1978 року [54], закріпили більш сувору відповідальність перевізника, при цьому зменшивши перелік підстав, що виключають відповідальність останнього. Зокрема, слід звернути увагу на те, що у вказаних правилах відсутня така підстава звільнення перевізника від відповідальності у зв’язку з навігаційною помилкою. Перевізник повинен довести, що він та його працівники, а також представники вжили усіх зусиль та

розумних заходів для уникнення подій, які привели до завдання шкоди. Перевізник не відповідає за пожежу на судні у випадку, якщо така пожежа не виникла у зв'язку з протиправними діями.

Повертаючись до розгляду питання цивільно-правової відповідальності фрахтівника за договором чартеру (фрахтування), слід звернути увагу на відповідальність фрахтівника за неморехідний стан судна.

Відповідно до континентальних правопорядків обов'язок привести судно до морехідного стану не вважається абсолютним [79]. Для досягнення належного результату має бути виявлена лише належна дбайливість. Складність сучасного морського судна та й характерна для морського бізнесу гранично вузька спеціалізація його учасників змушує фрахтівника при виконанні цього обов'язку користуватися послугами сторонніх осіб.

Відповідальність перед вантажовласниками (фрахтувальниками) за відсутність у їх діях належної дбайливості, очевидно, несе перевізник (фрахтівник) [106].

Серед українських авторів поширена думка, що на відміну від континентальних правопорядків, англійське, а разом з ним і американське право вважають, що фрахтівник виконав свої зобов'язання щодо забезпечення морехідності судна тільки в тому випадку, якщо судно дійсно успішно протистояло звичайним морським небезпекам з точки зору збереження вантажу, тобто, загальне право цей обов'язок фрахтівника визначає абсолютним [153].

При характеристиці відповідальності перевізника у країнах загального права необхідно розрізняти «загального» та «приватного» перевізників. Перевезення на підставі чартеру безумовно розглядається в США як таке, що здійснюється «приватним перевізником». В Англії ситуація більш суперечлива.

«Загальний перевізник» розглядається як страховик («Insurer») і справді несе абсолютну відповідальність за доставку вантажу у кількості та стані, в якому його було прийнято. Це положення, однак, не означає, що перевізник за жодних обставин не може бути звільнений від відповідальності. У силу однієї з

так званих «передбачуваних умов» (вважається, що ці умови завжди містяться в договорі) відступи від принципу абсолютної відповідальності можливі за однієї з обставин, кількість яких суворо обмежена (дії непереборної сили, дії про держави тощо).

Поза сферою дії цих винятків перевізник несе відповідальність, якщо навіть збитків не можна було запобігти при всій турботливості та старанності («due care and diligence»). Таким чином, абсолютна відповідальність виходить за межі провини та будується на принципі виняткових ризиків.

Виходячи з того, що правило про абсолютну відповідальність було вироблено для «загального перевізника», можна припустити, що фрахтівник як «приватний перевізник» відповідає за незбереження вантажу за іншими нормами загального права. Однак, таке припущення не зовсім правильне, оскільки в ряді судових рішень, що зберігають чинність дотепер, визнавалося, що судновласник несе таку саму відповідальність як і «загальний перевізник» – рішення англійського суду у справі Liver Alkaly Co v. Jonson, 1874 року [223] та інших. Разом з тим, англійське право має переважну тенденцію наявності суперечливостей. Є низка судових рішень, в яких зазначається, зокрема, що фрахтівник за рейсовим чартером вважається відповідальним зберігачем «bailer». Він несе відповідальність лише у випадках, коли вантаж був втрачений або пошкоджений внаслідок недбалості фрахтівника «negligence», тобто за відсутності належної дбайливості та старанності щодо виконання своїх обов’язків щодо збереження наданого йому ля перевезення вантажу.

На практиці різниця між континентальним і загальним правом зводяться до того, чи несе перевізник (фрахтівник) відповідальність за приховані недоліки, що були виявлені внаслідок проявлення розумної турботливості чи ні.

Таким чином, за загальним правом при визнанні судна неморехідним відповідальність лягає на судновласника. По праву континентальних країн фрахтівник як перевізник, тобто користувач судна, виявиться потерпілою стороною. Враховуючи подібне, дуже широке тлумачення відповідальності

судновласника за стан мореплавності судна, стандартні форми, підлеглих, дії англійського права, чартерів нерідко містять застереження про «виключення з відповідальності судновласників».

У зазначених наслідках, мабуть, полягає сутність та основна причина виникнення інституту мореплавства.

Що ж до демереджу, то слід звернути увагу на те, що немає одноманітного розуміння юридичної суті демереджу. Рішення національних судів пов'язані з панівним поглядом на природу демереджа, а це погляд, у свою чергу, з різного розуміння природи чартеру в різних правопорядках. Зокрема, концепція розуміння демереджа як додаткового фрахту суперечить розумінню чартеру як договору надання послуг.

В англійському праві демередж сприймається як заздалегідь оцінені збитки «liquidated damages» [221][2] за порушення умов «чартеру про сталійний час». У Франції суди загалом розглядають демередж як додатковий фрахт, хоча повної одностайності в правників та науковців з цього питання немає. У Бельгії демередж сприймається як відшкодування збитків. В Італії широке уявлення отримує погляд на демередж як на особливу компенсацію, але в останні роки з'являються аргументи на користь того, щоб вважати його додатковим фрахтом. У Нідерландах демередж відносять до компенсації за продовження періоду очікування. У скандинавських країнах та Німеччині демередж розуміють як компенсацію особливого роду, яка виплачується за прострочення сталійного часу. У США демередж часто називають продовженим фрахтом, суть якого полягає у відшкодуванні витрат, спричинених затримкою судна після закінчення сталійного часу. Зрозуміло, що в українському праві демередж має виняткову договірну чи законну неустойку.

---

[2] З погляду доктрини «liquidated damages» англійські суди дивляться і інший інститут морського права – мертвий фрахт (dead freight), але за умови, що за умовами договору фрахт мав бути сплачений виходячи з фіксованої ставки за одиницю виміру вантажу. Коли договорі не визначено рід чи вид вантажу і конкретна ставка фрахту за одиницю вантажу, збитки фрахтівника, викликані не пред'явленням частини вантажу, визнаються судами «заздалегідь неоціненими» (unliquidated damages). Як бачимо, розмір цих збитків має бути доведений фрахтувальником.

Демередж платиться за весь «контрсталійний час», який вважається днями після закінчення «сталійного часу» незалежно від вихідних, святкових днів та днів, коли погіршуються погодні умови, що унеможливлюють здійснення перевезення тощо. Водночас, звертається увага не те, що «у договорі чартеру демередж фіксується або у вигляді ставки за судно за день або у вигляді ставки за одиницю вимірювання судна, зазвичай за тонну валової місткості судна в день» [158]. Водночас, за відсутності угоди сторін розмір демереджа визначається ставками, зазвичай прийнятими у відповідному порту. Крім того, за відсутності угоди сторін та звичаїв порту про ставки демереджа, його розмір повинен дорівнювати витратам на утримання судна та його екіпажу.

Як зазначалося вище, формування правил національних законів про відповідальність за незбереження вантажів під час виконання обов'язків за договорами чартеру (фрахтування), дуже вплинула Міжнародна конвенція «Про уніфікацію деяких правил про коносаменти», підписана в Брюсселі 25 серпня 1924 року.

Сферою застосування Конвенції «Про уніфікацію деяких правил про коносаменти» є відносини, врегульовані коносаментом, коли договір чартеру було укладено, і у випадках, коли виданий під час перевезення, виходячи з чартеру, коносамент перейшов до третьої особи (ст. I, п. 6 Конвенції «Про уніфікацію деяких правил про коносаменти») і, отже, регулювати відносини між фрахтівником і третьою особою. Дія ж національного законодавства, що відтворює положення Конвенції «Про уніфікацію деяких правил про коносаменти», і стосується відповідальності сторін чартеру, поширюється на відносини, що виникають безпосередньо з чартеру. При цьому, якщо норми Конвенції «Про уніфікацію деяких правил про коносаменти» імперативні, то характер відповідних норм про відповідальність сторін чартеру, що містяться в національному законодавстві, різниться.

За змістом ч. 4 ст. 163 КТМ України «недійсні угоди сторін договору чартеру, які не відповідають правилам цієї статті, спрямовані як на звільнення перевізника від відповідальності або її пом'якшення, так і на її посилення» [38].

Звідси, висвітлене положення надає ст. 163 КТМ України двосторонній імперативний (обов'язковий) характер. У статті закону встановлено певні вилучення з імперативного режиму відповідальності за незбереження вантажу. Перш за все, сторони договору чартеру мають право відступити від імперативних правил про відповідальність, якщо відповідні угоди сторін стосуються відповідальності з моменту прийняття вантажу до завантаження його на судно та після вивантаження в пункті призначення та надання одержувачу вантажу (ч. 4 ст. 163 КТМ України). Однак у силу норм ст. 135 КТМ України, у відносинах між українськими транспортними організаціями угоди сторін договору чартеру, які не відповідають правилам глави II КТМ України, визнаються недійсними.

Отже, українські транспортні організації не мають права відступити від приписів законодавства, регламентуючого відповідальність за незбереження вантажу, хоча б це стосувалося відповідальності з моменту прийняття вантажу до завантаження його на судно і після вивантаження до здачі вантажу в пункті призначення.

Факт, що відносно імперативного характеру ст. 163 КТМ України, через ч. 4 цієї статті діє певний виняток, який не змінює справи. Значення припису, що міститься в ч. 4 ст. 163 КТМ України, не в тому, щоб усунути дію ст. 135 КТМ України щодо українських транспортних організацій, а в тому, щоб зробити імперативне, у своїй основі, правило ст. 163 КТМ України у певній частині диспозитивним, тобто необов'язковим для іноземних транспортних організацій та фізичних осіб [38].

Для українських транспортних організацій усі правила глави II КТМ України імперативні незалежно від того, за допомогою якого прийому законодавець зробив їх диспозитивними для іноземних транспортних організацій та фізичних осіб – через загальний принцип або спеціальне застереження, що міститься в тому чи іншому приписі.

Такий, суворо обов'язковий режим відповідальності сторін за договором чартеру і коносаментом, та врегульований одними й тими самими імперативними нормами, встановлено в дуже небагатьох державах, зокрема з європейських – тільки в Україні, Болгарії, Югославії. У більшості країн відповідальність фрахтівника визначається насамперед умовами договору чартеру.

У цьому документі сторони мають право відступити від диспозитивних розпоряджень морських законів (Польща, Німеччина, Франція) або з огляду на майже повну відсутність норм статутного права, що відноситься до перевезень транспортними засобами на підставі договору чартеру, врегулювати відповідальність фрахтівника за незбереження вантажу на власний розсуд (Англія, США тощо). Навіть коли закони однієї з цих країн застосовуються судом або арбітражем іншої країни, умови договору чартеру, хоч би вони і не співпадали з диспозитивними розпорядженнями, права першої країни мають юридичну силу.

І. А. Діковська зазначає, що «у міжнародному приватному праві сторони при укладенні договорів користуються принципом автономії волі міжнародного приватного права щодо права, за яким буде регулюватися цей договір. Укладаючи договір, сторони можуть обрати: а) право, що буде застосоване до всього договору або тільки до його частини; або б) різне право для застосування до різних частин договору. Договори фрахтування суден також є прикладом договорів, коли до різних частин договору застосовується різне право. Так, наприклад, розподіл збитків по загальній аварії буде регулюватися Йорк-Антверпенськими правилами відповідної редакції, які є морським звичаєм, тоді як інші положення договору можуть підпорядковуватися, наприклад, англійському праву. Часто сторони, які бажають виключити дію колізійних норм права певної держави, конкретизують, що договір регулюється матеріальним правом» [19, с. 133-141].

На відміну від договору чартеру відносини щодо коносаменту в окремих державах регулюються обов'язковими положеннями, що містяться в

міжнародній конвенції «Про уніфікацію деяких правил про коносаменти», підписаної у Брюсселі 25 серпня 1924 року, або у національних законах відповідних держав.

Враховуючи вищевикладене, випливає, що умови та застереження чартеру, що звільняють фрахтівника від відповідальності за незбереження вантажу, визнаються правом переважної більшості морських держав. Навпаки, вони не мають сили, якщо суперечать імперативному законодавству інших, (меншої групи) країн, де відповідальність фрахтівника будується за принципом наявності вини [46, с. 75-78].

За умовами договору фрахтування судна на час (Time Charter Party), тобто «тайм-чартеру», важливі положення яких сформульовані та освячені віковими традиціями суднохідної практики, судновласник отримує фрахтівника, у користування на визначений термін з метою торговельного мореплавання, залишаючись власником судна та зберігаючи контроль над членами екіпажу як своїми службовцями.

Якщо розглядати, наприклад, проформу «Балтайм» у її звичайному вантажно-перевізному варіанті, то ролі сторін договору перевезення за «тайм-чартером» можна визначити ще точніше: «все, що пов’язано з комерційним обслуговуванням вантажу (свого чи чужого) як у порту завантаження або вивантаження, так і у морі, визначається обов’язками фрахтувальника; все, що належить до технічного забезпечення комерційної експлуатації судна, визнається обов’язками фрахтівника» [63, с. 124-127]. Подібний поділ функцій та обов’язків дуже послідовно проведений у проформі «Балтайм», що становить її сутність.

У науковій літературі зазначається, що «фрахтівник, передаючи за тайм-чартером право користування, а, на думку деяких авторів «право володіння» [83], з отриманої плати (фрахту) вживає заходів щодо утримання екіпажу судна, сплачує інші постійні витрати за спільною діяльністю: ординарну страхову премію за судно (каско), відсотки за ставкою, відсотки на позиковий капітал або

амортизаційні відрахування і, відповідно, приймає ризики з цих витрат, наприклад, ризик зростання грошового забезпечення «зарплати» екіпажу, що не відшкодовується з плати (фрахту) за договором тайм-чартеру, яка залишається незмінною протягом терміну дії цього договору» [11].

Порівняно із загальноцивільною договірною відповідальністю (ст. 900 ЦК України) відповідальність фрахтівника має деякі особливості. Цікаво виявити співвідношення між відповідальністю за порушення обов'язку щодо забезпечення збереження вантажу (ст. 924 ЦК України) та відповідальністю за порушення обов'язків щодо приведення судна в морехідний стан (ст.ст. 143, 192, 198, 207, 218, 223 КТМ України), а також щодо дотримання встановлених або зазвичай прийнятих термінів доставки вантажу (ст. 923 ЦК України).

У принципі це самостійні обов'язки фрахтівника, які він несе перед своїм контрагентом. Однак наслідки їх порушень значною мірою збігаються, оскільки незабезпечення мореплавності судна або порушення термінів доставки вантажу може призвести до втрати або псування вантажу. У цьому випадку відповідальність за незбереження вантажу настає в принципі за тими самими правилами, за якими фрахтівник несе її, якщо незбереженість викликана іншими причинами.

При цьому, однак, слід зазначити один істотний момент, якщо йдеться про незбереження вантажу, викликане так званою первісною неморехідністю судна, заподіяння шкоди не може бути кваліфіковане як наслідок навігаційної помилки екіпажу.

Стаття 165 КТМ України передбачає, що «перевізник фрахтівник не відповідає за втрату, нестачу або пошкодження вантажу, якщо доведе, що вони сталися внаслідок дій або упущень капітана, інших осіб екіпажу та лоцмана в управлінні судном» [38]. Помилкові дії або упущення цих осіб при прийомі, завантаженні, розміщенні, збереженні, вивантаженні або здачі вантажу, називають комерційною помилкою, і, отже, недбалість екіпажу не дає підстав для звільнення фрахтівника від відповідальності за збитки.

Наслідки порушення обов'язку щодо забезпечення безпеки вантажу та обов'язків щодо приведення судна у морехідний стан або щодо дотримання термінів доставки, збігаються у значній кількості випадків, але тим не менше не завжди. Неморехідність судна чи несвоєчасна доставка вантажу може мати своїми наслідками як втрату чи псування вантажу, і тоді відповідальність фрахтівника визначатиметься іншими нормами закону чи умовами договору, ніж у разі порушення обов'язку забезпечити безпеку вантажу.

Положення, що містяться в чартері, визначають відповідальність фрахтівника тільки перед своїм контрагентом за договором, тобто перед фрахтувальником. При цьому відповідні умови договору повною мірою застосовуються тоді, коли відповідальність фрахтівника перед фрахтувальником за незбереження вантажу регулюється диспозитивними нормами закону відповідної країни. Якщо ж пов'язані з відповідальністю за вантаж відносини між фрахтівником і фрахтувальником підпадають під дію імперативних норм закону, як це має місце у ряді країн, умови чартеру про відповідальність фрахтівника за вантаж застосовуються лише остільки, оскільки не суперечать цим нормам.

Отже, основним предметом дослідження тут повинні бути не умови чартеру, а відповідні положення закону, що визначають умови відповідальності фрахтівника та підстави звільнення від неї. Положення значною мірою ускладняються у зв'язку з тим, що при перевезенні вантажу на підставі договору чартеру в закордонному сполученні здебільшого видається товаророзпорядчий документ – коносамент. Серед інших умов у ньому містяться умови про відповідальність перевізника – фрахтівника перед власником коносамента за незбереження вантажу. Якщо коносамент знаходиться у фрахтувальника, незалежно від того, чи той є відправником або одержувачем вантажу, відповідальність фрахтівника перед фрахтувальником – власником коносамента визначається умовами договору чартеру. Ці умови є обов'язковими для фрахтувальника як з боку договору фрахтування, хоча він і володів іншим, пізніше укладеним документом – коносаментом.

Видача коносамента не припиняє дії договору чартеру. Тому обґрунтованість вимог до фрахтівника про відшкодування збитків, заподіяних незбереженням вантажу, залежить насамперед від умов договору чартеру. Питання, яку роль при такій структурі відносин сторін договору чартеру відіграють умови коносамента про відповідальність перед вантажовласником, вирішується відповідно до правил про співвідношення чартеру і коносамента.

Становище змінюється, щойно коносамент, виданий під час перевезення вантажу за договором чартеру, переходить до третьої, стосовно сторін цього договору, особи, тобто особи, яка не є фрахтувальником. Ця третя особа, будучи власником коносамента, має право вимагати видачу йому доставленого вантажу. Перед ним фрахтівник, який виступає відносно до третьої особи в якості перевізника, несе відповідальність за незбереження вантажу. В основі норми всіх досліджуваних морських законів, що стосуються відносин між фрахтівником і власником коносамента – третьою особою, імперативні. Отже, відповідальність за незбереження вантажу перед власником коносамента – третьою особою визначається положеннями закону та відповідними умовами коносамента, оскільки вони не розходяться з імперативними нормами закону.

Умови договору чартеру стають обов’язковими для одержувача вантажу – третьої особи лише тоді, коли в коносаменті зроблено відповідне посилання на договір чартеру. За допомогою такого посилання положення договору чартеру, що стосуються відповідальності фрахтівника за вантаж, включаються до коносаменту і вже такі умови регулюють відповідальність фрахтівника перед власником коносаменту. Однак, як і інші умови коносамента, ці положення можуть мати силу лише у випадку, якщо вони не суперечать імперативним нормам закону, що регулюють відносини щодо коносаменту.

Той факт, що відповідальність фрахтівника перед третьою особою – власником коносамента визначається умовами останнього, не означає, що при такому розміщенні учасників перевезення чартер не відіграє жодної ролі у розподілі відповідальності між ними. Фрахтівник, відшкодувавши відповідно до умов коносамента збитки третій особі, за певних умов набуває права на

регресний позов до фрахтувальника. Такий позов направлено на те, щоб перекласти на фрахтувальника частину відповідальності, понесеної фрахтівником. Останній засновує свої вимоги на тому, що умови відповідальності фрахтівника за коносаментом виявилися суворішими, ніж ті, на які він погоджувався, укладаючи договір з фрахтувальником. Отже, регресний позов спирається на умови чартеру. За вимогами про стягнення належних перевізнику сум (фрахту, демереджу, витрат з вантажу та інших), визначення характеру та змісту правовідносин сторін має значення для встановлення особи, зобов'язаної сплатити перевізнику ці суми.

В Англії, США, Германії, Франції, Греції, Китаї, Латвії, Польщі, Україні, Японії були створені спеціалізовані морські арбітражні інституції. У деяких міжнародних комерційних арбітражних інститутах розроблюються спеціальні процедури для розв'язання морських спорів, у тому числі й пов'язаних з вирішенням спорів про порушення умов договору чартеру (фрахтування). Більшість міжнародних комерційних арбітражних інституцій є спеціалізованими морськими арбітражами або мають такі спеціальні процедури, що розроблені для розгляду спорів, які виникають із торгового мореплавства. Таким чином морський арбітраж є найбільш розповсюдженим типом спеціалізованого міжнародного комерційного арбітражу.

Як зазначає В. П. Лебедев, «зрозуміло, специфічність морського арбітражу не слід переоцінювати, адже по суті він являє собою третейський суд, створений для вирішення спорів, які виникають при проведенні діяльності у галузі торгового мореплавства» [66].

Зі всіх спеціалізованих морських арбітражів, безсумнівно, можна виділити LMAA – London maritime arbitrators association (Лондонська асоціація морських арбітрів) [218], засновану у 1960 році, де розглядається найбільше спорів у галузі морських перевезень.

Незважаючи на те, що LMAA має великий досвід та практику розгляду та вирішення спорів, пов'язаних з мореплавством, в Україні у провадженні

Морської арбітражної комісії (далі – МАК України) також знаходилася значна кількість справ, порушених за позовами сторін договорів чартеру, фрахтування, морського перевезення тощо.

Рішення МАК України прирівнюються до рішень державних судів. Рішення МАК виконуються сторонами добровільно у встановлені нею строки. При відмові від їхнього добровільного виконання вони приводяться у виконання в примусовому порядку, в тому числі за кордоном, на підставі Нью-Йоркської Конвенції 1958 «Про визнання і приведення у виконання іноземних арбітражних рішень» [56; 135]. У справах, що підлягають розгляду в МАК, голова комісії може самостійно, на прохання сторони, встановити розмір і форму забезпечення вимоги, зокрема, прийняти постанову про накладення арешту на судно або вантаж іншої сторони, що знаходяться в українському порту.

Зазначеної позиції дотримуються Вищий спеціалізований суд України з розгляду цивільних і кримінальних справ [194].

Позиція щодо того, що Рішення МАК України прирівнюються до рішень державних судів підтверджується позиціями, яких дотримуються судові органи України.

Так, в ухвалі Приморського районного суду м. Одеси у справі № 522/16626/15-ц від 21 травня 2016 року зазначено, що: «У випадку, якщо боржник знаходиться в Україні, рішення МАК за письмовим клопотанням заявника приводиться до виконання згідно до Закону України «Про міжнародний комерційний арбітраж» та цивільним процесуальним законодавством України шляхом звернення до компетентного державного суду за місцезнаходженням боржника». (ст. 58 (ч.1) розділу IV Регламенту Морської арбітражної комісії при Торгово-промисловій палаті України, затвердженого Рішенням Президії Торгово-промислової палати України № 18 (1) від 17.04.2007р., зі змінами, внесеними Рішенням Президії Торгово-промислової палати України № 24 (6) від 25.10.2012р.)» [157].

Діяльність МКАС та МАК, їх правову природу в морській галузі, особливості застосування матеріальних та процесуальних норм при прийнятті МАК рішень, досліджувалось О. С. Переверзевою, яка дійшла до висновків, що «Міжнародний комерційний арбітраж на сьогодні є важливим інструментом урегулювання спорів цивільно-правового характеру, ускладнених «іноземним елементом», який широко використовується на практиці поряд із судовою процедурою. Переваги арбітражу порівняно з державними судами, по-перше, полягають у тому, що він забезпечує більш прийнятну, доступну та більш просту, порівняно з державними судами, процедуру вирішення спорів. При винесенні рішень по справах ними повсякчасно застосовуються не лише матеріальні норми національного законодавства та іноземного права, а й закріплені в міжнародних конвенціях уніфіковані матеріальні й колізійні норми міжнародного морського приватного права та норми міжнародних звичаїв торговельного мореплавства» [107].

Розглянемо ще деякі судові рішення щодо вирішення спорів за договором фрахтування.

Так, у змісті постанови Одеського апеляційного господарського суду від 19 липня 2011 року у справі № 15/192-10-5481, за позовом Державного підприємства «Чорноморсько-Азовське виробничо-експлуатаційне Управління морських шляхів» до Державного підприємства «Устьдунайводшлях» про стягнення заборгованості в сумі 21 028 662,02 грн за невиконання умов договору щодо сплати фрахтової ставки за певний період, зазначено, що «за ст. 11 ЦК України цивільні права та обов’язки виникають із дій осіб, що передбачені актами цивільного законодавства, а підставою виникнення цивільних прав та обов’язків є договори та інші правочини. Правочин, різновидом якого є договори – основний вид правомірних дій – це волевиявлення осіб, безпосередньо спрямовані на виникнення, зміну або припинення цивільних прав і обов’язків. Як вбачається з матеріалів справи, між сторонами укладено договір тайм-чартеру та до вказаного договору слід

застосовувати законодавство, яке регулювало відносини на момент укладення договору.

Відповідно до ст. 203 КТМ України за договором фрахтування судна на певний час судновласник зобов'язується за обумовлену плату (фрахт) надати судно фрахтувальнику для перевезення пасажирів, вантажів та 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).

Статтями 204, 205 КТМ України встановлено, що договір чартеру (фрахтування) судна на певний час повинен бути укладений у письмовій формі, наявність і зміст договору чартеру (фрахтування) судна на певний час можуть бути доведені виключно письмовими доказами; у договорі чартеру (фрахтування) судна на певний час повинні бути вказані найменування сторін договору, назва судна, його технічні та експлуатаційні дані (вантажопідйомність, вантажомісткість, швидкість тощо), район плавання, мета фрахтування, розмір фрахту, термін дії договору, місце приймання і здавання судна.

Та ж сама позиція щодо форми та змісту договорів, зокрема перевезення транспортними засобами закріплені у ЦК України ст.ст. 639, 799.

За ст. 207 вищеназваного КТМ України судновласник зобов'язаний передати судно фрахтувальнику у стані, придатному для використання його з метою, передбаченою договором фрахтування судна на певний час, при фрахтуванні судна за тайм-чартером судновласник зобов'язаний, крім того, спорядити та укомплектувати судно екіпажем, а також підтримувати судно протягом терміну тайм-чартеру в морехідному стані, оплачувати його страхування й утримання суднового екіпажу.

Разом з тим, у ч. 3 ст. 798 ЦК України висвітлено, що транспортний засіб надається у найм (оренду) з метою використання наймачем, з можливістю

домовитись щодо надання наймодавцем комплексу послуг щодо забезпечення нормального використання транспортного засобу.

Тут слід звернути увагу, що у положеннях КТМ України більш детально регулюється взаємовідносини між фрахтівником та фрактувальником в частині надання транспортного засобу у справному та належному стані.

Згідно зі ст. 211 КТМ України фрахтувальник відповідає за збитки, викликані рятуванням, пошкодженням або загибеллю судна, якщо збитки сталися з його вини.

Крім того, ст. 212 КТМ України та ст. 912 ЦК України фрахтувальник сплачує судновласнику фрахт у порядку і терміни, передбачені договором чартеру (фрахтування) судна на певний час, він звільняється від сплати фрахту і витрат щодо судна за час, протягом якого судно було непридатне для експлуатації внаслідок неморехідного стану, за винятком випадків, коли непридатність судна настала з вини фрахтувальника» [117].

На підставі проведеного аналізу та вивчення наявних матеріалів справи, суд дійшов висновку, що «статтею 4 частини ІІ тайм-чартеру № ВЧ094400 від 18.10.2006 р. встановлено, що фрахтувальник на період дії чартеру забезпечує ремонт судна та підтримує його в належному технічному стані; забезпечує та оплачує всі види матеріально-технічного постачання та ремонт тощо. Статтею 7 частини ІІ договору № ВЧ094400 від 18.10.2006 р. сторони визначили, що судно повинно бути повернуто з тайм–чартеру по закінченню строку дії даного тайм-чартеру в тому ж стані, в якому воно було після ремонту фрахтувальником (виключаючи природний знос) в порту, вказаному в боксі 21 – Іллічівський МТП між 9:00 год. та 18:00 год. Крім того, згідно зі ст. 29 частини ІІ договору № ВЧ094400 від 18.10.2006р. фрахтувальник за власний рахунок на безкомпенсаційній основі протягом 70 діб виконує класифікаційний ремонт судна на СРЗ «Україна», забезпечує судно усім необхідним спорядженням та майном, включаючи палубне спорядження, спорядження машинного відділення засобами зв’язку та навігації. Введення та виведення судна з експлуатації для

проведення ремонту оформлюється актом, підписаним фрахтувальником та судновласником.

Згідно зі звітом про оцінку майна судна «Арабатський», який складений МНТ «Транссервіс-1»11.06.2009 р., вартість оцінюваного об'єкта станом на 11.06.2009р. становила 5023000 грн. 09.07.2009 р. ДП «Чорноморсько-Азовське виробничо-експлуатаційне Управління морських шляхів»та ДП «Устьдунайводшлях» склали акт приймання-передачі з/с «Арабатський», до якого представники судновласника додали зауваження по акту приймання-передачі з/с «Арабатський» від 09.07.2009 р., в яких вказали про відсутність та неробочий стан механізмів. У той же день, 09.07.2009 р. між ДП «Чорноморсько-Азовське виробничо-експлуатаційне Управління морських шляхів» (судновласник) та ТОВ «Чорноморінвестгруп» (фрахтувальник) укладено договір бербоут-чартер «BARECON-2001»(реєстраційний № 32Р/09 від 13.07.2009 р.), в якому встановлено розмір ставки в сумі 510 доларів США (бокс № 22), строк дії договору – 5 років (бокс № 21).

Згідно з висновком ДП «Науково-дослідний проектно-конструкторський інститут морського флоту України «ДП УкрНДІМФ» щодо ставки при укладенні договору бербоут-чартеру по фрахтуванню з/с «Арабатський» (арк. спр. 40-42 т. ІІ) ставка фрахту з/с «Арабатський» на умовах бербоут-чартеру становить 3880 грн на добу. У той же час, у договорі № ВЧ094400 від 18.10.2006 р., укладеному між ДП «Чорноморсько-Азовське виробничо-експлуатаційне Управління морських шляхів» та ДП «Устьдунайводшлях», розмір ставки тайм-чартеру становить 10000 грн на добу.

Таким чином, внаслідок неналежного виконання умов договору № ВЧ094400 від 18.10.2006 р. фрахтувальником щодо проведення ремонту судна та утримання судна в належному стані (ст. ст. 4, 7, 29 договору), вартість судна зменшилася, що призвело до зменшення вартості орендної ставки судна, чим ДП «Устьдунайводшлях» завдало судновласнику збитків у вигляді упущеної вигоди, які належним чином обґрунтовані, підтверджені конкретними підрахунками і доказами на підкріплення реальної можливості отримання

судновласником відповідних доходів у разі, якби ДП «Устьдунайводшлях» виконало зобов'язання щодо ремонту судна належним чином. Після проведення ТОВ «Чорноморінвестгруп» ремонту з/с «Арабатський» вартість судна збільшилася до 14600000 грн та фрахтова ставка при такій вартості мала становити 9077 грн, що підтверджується висновком про обґрунтованість фрахтової ставки. Дослідивши розрахунок збитків (арк. спр. 147-148 т. І), здійснений ДП «Чорноморсько-Азовське виробничо-експлуатаційне Управління морських шляхів», апеляційний господарський суд вважає його цілком правильним та обґрунтованим, а отже, апеляційний господарський суд дійшов висновку про необхідність задоволення вказаної позовної вимоги ДП «Чорноморсько-Азовське виробничо-експлуатаційне Управління морських шляхів» про стягнення з ДП «Устьдунайводшлях» збитків у розмірі 7592817 грн» [117].

Таким чином, на підставі проведеного дослідження можна дійти наступних висновків: фрахтівник несе цивільно-правову відповідальність за порушення умов договору фрахтування на загальних підставах, передбачених ЦК України, КТМ України, ПК України та окремими нормативно-правовими актами, що регламентують відносини з договору фрахтування, зокрема за неналежне забезпечення морехідності судна або справності повітряного судна, за несвоєчасне здійснення перевезення пасажирів, вантажу багажу, за пошкодження або втрату багажу, при умові, якщо не доведе, що зазначені порушення сталися не з його вини, а в результаті дії непереборної сили або дій інших осіб, чи капітана судна або членів екіпажу.

3.2. Цивільно-правова відповідальність фрахтувальника за невиконання чи неналежне виконання договору чартеру (фрахтування)

Договори чартеру (фрахтування) відіграють важливу роль у сфері практичного судноплавства. Однак, дослідження саме договорів чартерів

(фрахтування) не привертає уваги дослідників, які працюють у цьому напрямку. Крім того, є ще багато юридичних питань, які потребують вирішення, і які можуть призвести до практичних суперечок.

Відповідальність сторін за договором чартеру (фрахтування) за неналежне виконання своїх обов'язків аналогічна відповідальності сторін за договорами перевезення вантажу, пасажирів і багажу, закріпленої у ЦК України, з урахуванням особливостей відповідальності на певному виді транспортних засобів (морському, річковому, повітряному тощо).

Відповідно до ЦК України та КТМ України фрахтувальник несе відповідальність перед фрахтівником та перед вантажовласником за збитки (ст. 923 ЦК України, ст. 209 КТМ України) [38]. Регулюючи питання про відповідальність фрахтувальника перед судновласником, КТМ України закріплює підстави його звільнення за спричинені збитки.

У ст. 211 КТМ України зазначено, що фрахтувальник несе відповідальність за збитки, спричиненні рятуванням, загибеллю або пошкодженням зафрахтованого судна, якщо не доведено, що ці збитки спричиненні не з вини фрахтувальника. У випадку доведення вини фрахтувальника, слід керуватись загальними принципами цивільно-правової відповідальності за спричинення збитків у відповідності до ст.ст 22, 611, 623, 624 ЦК України [184].

Якщо фрахтівник поніс збитки з інших причин, наприклад, у результаті арешту судна, яке було направлено фрахтувальником до порту, в який воно не повинно було заходити згідно умов договору чартеру (фрахтування), правила визначені ст. 211 КТМ України не застосовуються.

Що стосується відповідальності перед вантажовласником, то відповідно ст. 209 КТМ України фрахтувальник несе відповідальність за правилами, встановленими ст.ст. 176, 182, 193, 194 КТМ України, а також ст.ст. 920, 922, 923, 924 ЦК України, під час перевезення вантажу, тобто на нього розповсюджуються правила про обмеження відповідальності перевізника, а

також право укладати угоди про звільнення його від відповідальності або зменшення меж відповідальності у випадках, передбачених законодавством.

Відносини між фрахтувальником та судновласником у разі, якщо зафрахтований транспортний засіб використовується фрахтувальником для перевезення власних вантажів, регулюються виключно договором чартеру (фрахтування). Водночас виникають випадки, коли фрахтувальник використовує зафрахтований транспортний засіб для перевезення вантажів третіх осіб. У цьому випадку фрахтувальник має право укласти з третіми особами договір перевезення транспортним засобом вантажів від свого імені, виступаючи відносно останніх в якості перевізника.

Встановлено, що договори перевезення вантажів оформляються за допомогою договорів «рейсового чартеру», коносаментів, морських накладних, «букінг-ноту» та інших перевізних документів. Як закріплюється нормами ст. 179 КТМ України «підписуючи вказані вище документи фрахтувальник приймає на себе відповідальність перевізника, тобто відповідає за збереження прийнятого ним до перевезення вантажу».

Разом з тим, коносамент, на відміну від договору чартеру, відповідно до українського законодавства може бути підписаний не лише перевізником, а й агентом останнього чи капітаном судна, при цьому останні діють від імені перевізника.

Отже, можна зробити висновок, що підписання коносаменту чи інших провізних документів капітаном судна від імені перевізника передбачає відповідальність фрахтувальника перед відправником вантажу, так як у вказаному випадку капітан зафрахтованого судна підпорядковується фрахтувальнику.

Таким чином, відповідно до положень ст.ст. 209, 211 КТМ України «фрахтувальник несе відповідальність перед вантажовласниками за втрату або пошкодження вантажу і в тому випадку, коли коносамент або інші перевізні

документи були підписані від його імені іншими особами (агентом, капітаном судна), що уповноважені на це договором або законом» [38].

Фрахтувальник не відповідає за шкоду, яку зазнав перевізник або фактичний перевізник, або за пошкодження, отримане судном, якщо тільки такі збитки або пошкодження не відбулися за вини відправника вантажу, його службовців або агентів. Службовець або агент фрахтувальника також не несе відповідальності за такі збитки або пошкодження, якщо тільки збитки або пошкодження не були викликані провиною з боку.

Розглянемо окремі позиції щодо відповідальності фрахтувальника за договорами чартеру (фрахтування). Відповідно до умов укладення договору рейсового чартеру, який застосовується при перевезенні масових вантажів судновими партіями, фрахтувальнику для виконання перевезення надається судно або частина його вантажних приміщень. Тобто, перевізник (фрахтівник) надає повністю готове до рейсу судно та після завантаження направляє його із звичайною швидкістю в порт розвантаження. При цьому, як висвітлювалось у попередніх розділах, перевізник не має права використовувати судно для інших, навіть попутних перевезень, без погодження з фрахтувальником. Фрахтувальник зобов’язаний надати узгоджену кількість вантажу, забезпечити у визначені терміни (сталійний час) завантаження та розвантаження, сплатити фрахт відповідно до умов договору.

У спеціальних статтях чартеру позначено рід та кількість вантажу, порти завантаження та вивантаження, порядок прямування судна, строки подачі судна під завантаження, порядок розрахунку сталійного часу, розподіл витрат за вантажними операціям між фрахтувальником та перевізником. По кожному з пунктів передбачено права та обов’язки сторін у випадках будь-яких відхилень реальних умов від умов, попередньо узгоджених у чартері.

Усі умови перевезення, в тому числі ставка провізної плати, дійсні лише для договірних сторін і лише в період укладеної угоди. При укладанні угоди

сторони використовують типову форму чартеру, але вносять до неї різні зміни та доповнення.

Проформи рейсових чартерів включають ряд загальних основних статей (умов), що містяться у всіх чартерах. За призначенням умови поділяються на чотири групи та регулюють права та обов'язки судновласника та фрахтувальника щодо: судна (тип, прапор, клас судна, тоннаж, вантажні характеристики тощо); вантажу (назва, кількість, характеристика); рейсу (порти завантаження/вивантаження, порядок організації та сплати вантажних робіт, сталійний час, оплата фрахту); особливих обставин (оговорки: військова, льодова тощо).

Чартер полягає в перевезенні конкретного вантажу та судновласник та/або фрахтівник зацікавлений, щоб у чартері були вказані не тільки повне та точне найменування вантажу, а й усі транспортні характеристики вантажу, які зобов'язаний надати фрахтувальник. Зазначене вказує на залежність від транспортних характеристик вантажу, визначення умов перевезення вантажу, завантаження/вивантаження та зберігання, а також надання судна відповідного типу.

Розміщення частини вантажу на верхній палубі допускається лише за згодою фрахтувальника. Відповідна оговорка має бути внесена до чартеру. Ризик перевезення палубного вантажу зазвичай лягає на фрахтувальника, а забезпечення надійного кріплення палубного вантажу є обов'язком судновласника або фрахтівника.

Нотіси необхідні для того, щоб фрахтувальник міг підготуватися до прийому та обробки судна, оскільки вантаж не завжди завозиться заздалегідь у порт відправлення. Умова щодо того, у який термін має бути завантажене або вивантажене судно, що називається сталійним часом, обумовлюється в рейсовому чартері фрахтівником та фрахтувальником і є одним із важливих, оскільки захищає майнові інтереси сторін договору фрахтування.

У чартері обговорюється питання про затримку судна під завантаженням або вивантаженням понад обумовлений сталійний час, за що фрахтувальник сплачує демередж – грошове відшкодування судновласнику витрат за утриманням судна на стоянці. Диспач – винагорода, сплачувана судновласником фрахтувальнику за закінчення вантажних робіт раніше обумовленого чартером сталійного часу, що повинен обумовлюватися в договорі. Ставка диспача встановлюється у вигляді половини ставки демереджа.

Відповідальність фрахтувальника за порушення умов рейсового чартеру, зокрема на ненадання узгодженої кількості вантажу та незабезпечення у визначений термін навантаження, має загальний правовий характер і підстави її виникнення включаються в договір.

Згідно умов договору тайм-чартеру, тобто договору фрахтування судна на час, фрахтівник зобов'язується за обумовлену плату надати фрахтувальнику судно (послуги з його управління та технічної експлуатації) та послуги членів екіпажу судна в користування на визначений термін для перевезення вантажів та інших об'єктів перевезення, або інших цілей торговельного мореплавства. Тобто, тайм-чартер, за своєю суттю включає елементи договору оренди судна в якості транспортного засобу та послуги екіпажу.

Звертається увага на одну з основних особливостей договору тайм-чартеру, зокрема: за вказаним договором фрахтувальник приймає на себе частину експлуатаційних витрат (оплата бункера, витрати на завантаження та вивантаження, портові збори, агентська винагорода та інші витрати, що виникають у зв'язку з кожним перевезенням); орендна плата обчислюється за фіксованою ставкою за кожну добу або місяць використання судна та стягується незалежно від того, чи здійснюється експлуатація судна чи воно непродуктивно простоює; відсутні умови про сталійний та контрсталійний час, демередж та диспач.

Фрахтівник зацікавлений в утриманні судна у звичайному режимі його експлуатації, запобігання серйозним ризикам морського плавання, а фрахтувальник зацікавлений у максимальному використанні судна. Тому зміст

кожної умови тайм-чартеру узгоджується сторонами та чітко фіксується в договорі. Термін оренди судна в тайм-чартері визначається календарним періодом чи кількістю рейсів. Проформа «Gentime» прямо передбачає право фрахтувальника заздалегідь обумовити можливість продовження тайм-чартеру на попередніх умовах на додатковий, точно встановлений термін.

Тайм-чартер дозволяє фрахтувальнику експлуатувати судно тільки між безпечними портами, де воно може «завжди залишатися на плаву», при цьому судно може використовуватися тільки для перевезення законних вантажів – не заборонених до вивезення з країни відправлення та ввезення до країни призначення. Вантаж на палубі може перевозитися лише за згодою капітана, в якому не повинно бути необґрунтовано відмовлено, на ризик фрахтувальника без будь-якої відповідальності судновласника.

Фрахтувальник не може, якщо це особливо не обумовлено в договорі чартеру, вносити конструктивні зміни у пристрій судна, допустимо, для завантаження спеціальних вантажів (довгомірних, великовагових).

До обов’язків фрахтувальника за тайм-чартером входить оплата змінних витрат, безпосередньо пов’язаних із виконанням рейсу. Ці витрати включають: витрати на паливо; портові збори; лоцманську та буксирну проводки; швартовні операції; агентську комісію; стивідорні витрати; рахунок вантажу; сепарацію та кріплення вантажу.

Фрахтувальник оплачує капітану представницькі витрати за ставкою, зазначеною в договорі. У тих випадках, коли це обумовлено в чартері, за узгодженою ставкою фрахтувальник відшкодовує судновласнику витрати на оплату роботи екіпажу в позаурочний час.

Отже, відповідальність фрахтувальника за тайм-чартером настає в разі, якщо він несвоєчасно проводить оплату за найм судна або за послуги екіпажу судна, за несплату витрат фрахтівника на оплату праці екіпажу судна тощо. Зазначене питання розглядала у своїх дослідженнях Л. І. Пашковська, яка звернула увагу на те, що «відповідальність сторін договору тайм-чартеру,

незважаючи на те, що такий договір пов'язаний із орендою (наймом) судна, відрізняється від відповідальності сторін договору майнового найму за цивільним законодавством України» [105, с. 18-22].

Слід зазначити, що положеннями КТМ України прямо не передбачено відповідальність фрахтувальника за несплату або несвоєчасну сплату за найм (оренду) судна, або за послуги екіпажу судна, за несплату витрат фрахтівника на оплату праці екіпажу судна тощо. При цьому у ст. 209 КТМ України, закріплено посилання на те, що «фрахтувальник несе відповідальність за порушення зобов'язань, визначених в умовах договору чартеру (фрахтування)» [38]. Тобто, у відповідності до зазначеного, можна констатувати, що фрахтувальник несе договірну відповідальність за порушення умов договору чартеру. У відповідності до положень ЦК України, сторони догвору несуть відповідальність за невиконання або неналежне виконання умов та зобов'язань, визначених договором (ст. 614 ЦК України).

Водночас, слід нагадати, що фрахтувальник, набуваючи за договором чартеру право користування, а, на думку деяких авторів і право володіння, на умовах обумовлених у договорі, приймає на себе змінні витрати по спільному підприємству: вартість палива, що витрачається судном, мастила, води, навігаційні витрати (корабельні, лоцманські, маячні, канальні, консульські, причальні збори, стивідорні тощо). На нього падають також відповідні ризики: ризик здорожчення палива протягом дії тайм-чартеру, зростання навігаційних витрат тощо.

Фрахтувальник зобов'язаний номінувати порт і причал, давши судновласнику відповідний нотис за кілька днів до здачі судна. У разі, коли причал не був номінований або виявився недоступним для судна, наприклад, внаслідок скупчення суден, судновласник має право отримати зумовлений фрахт за весь час очікування.

У зв'язку з тим, що передача судна фрахтувальнику має бути здійснена у встановлений сторонами договору чартеру час, на практиці виникають

розбіжності щодо права фрахтувальника на розірвання договору, якщо до цього терміну судно не було надано. Більшість рішень за англійським морським правом однозначно підтверджує це право фрахтувальника. Інші рішення визнавали таку відмову правомірною лише в разі неможливості використання судна для передбачених цілей, у зв'язку з несвоєчасним наданням судна. В останньому випадку, на думку суду, фрахтувальники мають право лише вимагати відшкодування збитків [49, с. 153-158].

Фрахтувальник наділяється безумовним правом анулювати чартер, якщо судно не буде здано до конкретної дати, коли він передбачив у договорі умову канцелінгу. Пункт 21 «BALTIME 2001» передбачає: «Якщо судно не буде здано до дати, фрахтувальники мають право канцелювати чартер; якщо судно не може бути здано за тайм-чартером до дати канцелінгу, фрахтувальники, якщо потрібно, повинні оголосити протягом 48 годин (неділі та святкові дні виключаються) після отримання відповідного повідомлення, анулюють вони чартер або приймають судно за ним» [196].

Фрахтувальники повинні заявити про те, чи будуть анулювати чартер протягом 48 годин після того, як судновласники дали повідомлення про неможливість подачі судна (або приведення його в морехідний стан) до дати канцелінгу. Якщо після такого повідомлення фрахтувальники заявляють, що вони ухвалять судно, то вони, як правило, будуть пов'язані цією своєю заявою. Навіть у разі, якщо затримка судна ще більше збільшиться.

Щодо випадку, коли в договорі чартеру були відсутні будь-які умови про затримку, англійські суди дійшли висновку про необхідність чіткого критерію при оцінці ступеня затримки. На сьогодні максимальний можливий ступінь відхилення від зазначеного в договорі терміну оцінюється в 5% [200].

Фрахтувальник приймає судно на певний час. Цей час може бути зазначений у різний спосіб. Свого часу найбільш поширеним було фрахтування на певний термін: від кількох 2-3 місяців до 10 і більше років [37; 43, с. 107-114]. У практиці така форма зустрічається все рідше.

Через специфіку торгового мореплавства тривалість останнього рейсу часто не збігається із тривалістю тайм-чартеру. Причини неповернення можуть бути різні. О. Д. Несімко серед основних вказує такі: «1) затримка судна в останньому рейсі, як через вантажні операції, так і з інших причин, що не залежать від фрахтувальника, наприклад, через страйк, шторм тощо; 2) відправлення судна в рейс, який практично не міг бути завершений у час, що залишився за тайм-чартером; 3) необхідність виконання ремонту судна; 4) війна та інші міжнародні конфлікти, що викликають необхідність відхилення судна від звичайного курсу тощо» [90, с. 180-186].

На сьогодні, у зв'язку із повномасштабним вторгненням 24 лютого 2022 військових формувань країни агресора – рф на територію України, по всій країні щодо виконання договорів чартеру (фрахтування) виникла одна з причин неповернення суден – саме військові дії (війна).

Якщо умова про затримку відсутня в тайм-чартері, між контрагентами може виникнути суперечка.

Розглядом способів, якими сторони договору чартеру (фрахтування) можуть зміцнити свої позиції в таких випадках, вбачається зокрема, сторони договору чартеру нерідко узгоджують додавання слова «близько» за умови тривалості терміну. «Близько» розуміється таким чином, що після закінчення чергового рейсу до закінчення терміну чартеру фрахтувальник може використовувати судно ще для одного рейсу, але за умови, що його передбачувана тривалість буде такою, що перевищення терміну чартеру буде меншим за недовикористане перед прийняттям рішення. В іншому випадку фрахтувальник зобов'язаний здати судно з недовикористаним терміном.

У разі розвитку на фрахтовому ринку тенденції до зниження ставок фрахтувачі можуть вказати собі включення до контракту опціону на продовження терміну договору чартеру на місяць, два місяці. Це позначається в чартері як «one month 1/1/1». Опціон має бути декларований у погоджений у договорі чартеру термін.

У свою чергу фрахтувальники в разі зміцнення фрахтового ринку або з інших підстав можуть наполягти на такому формулюванні часу повернення: «... календарних місяців, з допуском 20 днів на розсуд фрахтувача; у таких випадках суди вважають, що фрахтувальник несе відповідальність за порушення договору, якщо повертає судно після закінчення 20 днів із дня закінчення терміну договору чи пізніше». [203; 202; 49, с. 153-158]

Якщо в договорі чартеру прямо чи опосередковано передбачено, що не допускаються жодні відхилення, фрахтувальник також повинен забезпечити повернення судна у визначений договором строк.

При вирішенні питання обґрунтованості направлення судна в останній рейс (за відсутності в договорі «жорстких» умов повернення) суди враховують вимоги розумності, район плавання судна, тривалість окремих рейсів, тривалість терміну дії тайм-чартеру тощо [202; 49, с. 153-158].

Таким чином, якщо судно направлено в останній рейс законно, тобто в рейс, який, як можна розумно очікувати, завершиться до кінця терміну дії терміну чартеру, і якщо судно згодом затримується з причин, за які жодна зі сторін відповідальності не несе, зокрема у випадку сьогодення – повномасштабні воєнні дії на території України, чартер вважається чинним до кінця цього рейсу, навіть якщо він виходить за межі терміну дії чартеру. Оплата за судно провадиться за ставками, вказаними в чартері, до моменту повернення судна, навіть якщо ринкові ставки піднялися або знизилися.

У відповідності до умов договору бербоут-чартеру судновласник за винагороду здає судно фрахтувальнику в оренду на визначений термін без екіпажу та суднових запасів. У цій угоді фрахтувальник повністю контролює роботу судна, а судновласник не втручається в питання експлуатації. Судно може плавати під прапором країни фрахтувальника, який має право і перейменувати його. За умовами бербоут-чартеру фрахтувальник стає власником судна на час дії договору і може використовувати його на свій розсуд.

На фрахтувальника лягає весь комерційний ризик експлуатації судна. Власник судка одержує фіксовану орендну плату, зазначену в договорі, незалежно від комерційного результату роботи судна.

Фрахтувальник за бербоут-чартером прагне отримати повну свободу використання судна, власник судна, в першу чергу, зацікавлений у збереженні та захисті свого права власності на судно. Власник зацікавлений у фізичному збереженні та заощадженні судна, у його нормальній технічній експлуатації, та має право контролювати технічний стан судна, порядок та умови його експлуатації під час оренди.

На думку науковців, правове регулювання відносин за бербоут-чартером аналогічне правовому регулюванню рейсового чартеру, а тому законодавець у положеннях КТМ України окремо не виділяє ці договори один від одного. А тому, відповідальність сторін за договором бербоут-чартеру, висвітлена у ст. 211 КТМ України.

Розглядаючи інші питання щодо відповідальності фрахтувальників за порушення умов договорів чартеру, слід зупинитись на окремих аспектах, пов’язаних з несвоєчасною сплатою фрахту, несвоєчасним поверненням судна, направлення судна до безпечного порту, який став небезпечним, тощо, з урахуванням сьогоденних реалій.

Так, платежі за договорами чартеру (фрахтування) сплачуються судновласнику з прийому судна, наприклад у тайм-чартер, і до моменту його здачі. Як правило оплата провадиться авансом за певний час: за місяць (п. 6 «BALTIME 2001») вперед (сторони можуть обумовити й інший період) готівкою без знижки. Розмір плати може бути зазначений як у вигляді певної суми-люмпсум (lump sum), так і у вигляді ставки в доларах США або будь-якій іншій валюті за тонну повного дедвейту судна на місяць [64; 151].

Чартери досить детально описують порядок сплати. Судова практика схиляється до думки, що обов’язок боржника буде виконано тоді і лише тоді, коли готівка надійде на рахунок судновласника. В іншому випадку

судновласники мають право негайно вилучити судно у фрахтувальників до врегулювання платежів [37]. У таких обставинах судновласник має право вимагати від фрахтувальника відшкодування доведених збитків, зокрема, збитків від простою або від менш вигідної експлуатації судна за час неплатежу аж до закінчення терміну тайм-чартеру або до моменту зворотного введення судна в тайм-чартер [1].

Однак судновласнику не вдається використовувати цей ефективний інструмент, якщо судно має на борту вантаж, доки вантаж не буде доставлений за призначенням. Але і в цьому випадку судновласник має певні можливості: як і в рейсовому чартері, йому в забезпечення всіх своїх претензій по чартеру належить заставне право на вантаж, а також і на фрахт, зароблений фрахтувальниками як операторами судна. Фрахтувальники також мають заставне право, але вже на судно на забезпечення сум, виплачених судновласнику і підлягають поверненню. Наприклад, плата переведена авансом протягом місяця, а судно здано раніше, і частина платежів підлягає поверненню. Використання заставного права як з того, так і з іншого боку реалізується за національними законами та процедурами місцезнаходження судна і часом пов'язане з чималими витратами і неабиякими труднощами.

Крім того, за недобросовісного використання заставне право відкриває широкі можливості для пред'явлення необґрунтованих вимог під загрозою затримки видачі вантажу або повернення судна [43, с. 107-114].

Щодо останнього чергового внеску, то якщо у договорі чартеру немає таких конкретних положень, як у чартері «BALTIME 2001», то фрахтувачі зобов'язані виплатити всю суму платежів повністю, навіть якщо розрахунки показують, що судно буде повернуто раніше останнього дня дії договору[3]. Тайм-чартери містять правила, що наділяють фрахтувальника своєрідним правом самостійно компенсувати збитки за неналежне виконання

[3] Саме у випадках інтереси фрахтувальника захищає заставне право (п. 18 [196]).

зобов'язання у вигляді певних утримань із фрахту. Утримання можуть провадитися і з інших підстав.

Передбачено, наприклад, що аванси щодо звичайних дисбурсментських витрат судна «мають бути утримані з плати за користування судном» (п. 14 «BALTIME 2001»). Що стосується претензій щодо нарахування сум, то п. 11-А «BALTIME 2001» передбачає, що «будь-яка сума за користування судном підлягає відповідному коригуванню». Цей пункт також передбачає 24 годинну франшизу для фрахтувальників: «У разі постановки судна в сухий док або вживання інших заходів... і 24 послідовних годин, що тривають більше, плата за найм судна не виплачується за втрачений з цих причин час протягом усього періоду, поки судно не може виконувати необхідну роботу».

При тлумаченні цих положень у практиків виникають кілька проблемних питань: по-перше, не зрозуміло, чи підлягає сума відрахувань попередньому узгодженню чи доведенню. Адже, якщо спірні вимоги не можуть бути врегульовані і фрахтувальник здійснює утримання неузгодженої суми, то він, очевидно, наражається на ризик вилучення судна з експлуатації; по-друге, залишаються неясними терміни, в які має провадитися вилучення судна. Йдеться про «найкоротший» термін, який на практиці може розтягуватися до одного тижня. Якщо на момент пред'явлення вимоги про вилучення судна плату буде внесено, суди виходять, як правило, з того, що судно не може бути вилучене; по-третє, чартери містять умову (п. 11-А «BALTIME 2001») про припинення платежів за весь час, втрачений внаслідок непридатності судна. Незрозуміло те, з якого моменту судно слід вважати знову придатним до експлуатації – з моменту закінчення ремонту або з його повернення на те місце, де виникла аварія? При розгляді таких спорів судова практика багатьох країн зазвичай виходить з того, що фрахтувальник може бути звільнений від сплати винагороди тільки з моменту пошкодження судна і до його готовності до експлуатації, навіть якщо воно не знаходиться в тому місці, де сталося пошкодження.

Щоб уникнути оплати за час, необхідний судну для подолання шляху від місця виправлення до місця, де сталася аварія, фрахтувальники можуть спробувати наполягти на включенні до тексту договору чартеру застереження такого змісту: «Якщо внаслідок пошкодження судну довелося повернутися, то плата за тайм-чартером повинна стягуватися лише починаючи з моменту, коли судно буде в тій же позиції і відновить продовження рейсу».

Окрім звільнення від сплати винагороди, фрахтувальник не несе витрат на судно.

Таким чином, якщо судно стало непридатним до експлуатації з вини суднового екіпажу або внаслідок випадку чи непереборної сили, фрахтувальник звільняється: 1) від відшкодування судновласнику збитків; 2) від сплати винагороди за час, протягом якого судно було непридатним для експлуатації; 3) від відшкодування витрат за судно.

У разі пошкодження судна з вини фрахтувальника останній зобов’язаний не лише внести плату за час ремонту, а й відшкодувати судновласнику всі збитки, що пов’язані з цим.

Договори чартеру зобов’язують фрахтувальників використовувати судно лише для перевезення так званих законних вантажів, тобто товарів, не віднесених до контрабанди у країнах відправлення та призначення. Зазвичай забороняється перевезення легкозаймистих, небезпечних, радіоактивних та інших подібних вантажів. Фрахтувальник не може, якщо це особливо не зазначено в чартері, вносити конструктивні зміни судна, допустимо для завантаження спеціальних вантажів. Капітан має право відхилити завантаження несумісних вантажів.

Більшість чартерів мають умову: необхідність використання судна фрахтувальниками для рейсів між безпечними портами. Наприклад, у п. 2 «BALTIME 2001» передбачається, що «судно має використовуватися в законних перевезеннях законних вантажів лише між добрими та безпечними портами чи місцями...». Ця позиція покладає на фрахтувальників абсолютну

відповідальність у тому випадку, якщо порт, до якого вони направляють судно, виявиться небезпечним.

Враховучи те, що з 24 лютого 2022 на території України, у зв'язку зі збройною агресією рф, ведуться повномаштабні бойові дії, тобто війна, і морські торгівельні шляхи було перекрито рф, в українських портах була заблокована велика кількість іноземних суден.

Позови судновласників до фрахтувальників щодо порушення умов чартеру про безпечні порти можна вважати необґрунтованими, так як договори чартеру укладались ще до початку війни та визначені порти «Одеса», «Южне», «Чорноморськ» тощо, були безпечні. Вказані порти стали небезпечними після прибуття судна внаслідок непередбаченої та надзвичайної події. Отже, якщо в момент укладення договору чартеру порт або місце було безпечними для заходу судна, необхідної стоянки і виходу в належний час, і потім раптово відбулась непередбачена або надзвичайна подія, що призвело до появи в раніше безпечному місці небезпечних умов, і якщо це викликало затримку, пошкодження або руйнування судна, то недотримання договірного обов'язку за договором чартеру (фрахтування) не тягне за собою відповідальності фрахтувальника за будь-які матеріальні чи фінансові збитки.

Така позиція та аналогічні висновки були висвітлені в рішенні палати лордів за справою Kodros Shipping Corporation проти Empresa Cubana de Fletes (№ 2) (Евія) [214] від 29 липня 1982 року.

Раніше зазначалося, що п. 2 «BALTIME 2001» накладає на фрахтувальника вторинний обов'язок призначити інший порт, що є в цей момент імовірно безпечним (якщо призначений порт стає небезпечним до прибуття судна), а також виведення судна з порту, якщо він стає небезпечним, коли судно перебуває в ньому.

Американське та англійське право суттєво розходиться у питаннях відшкодування збитків у справах про небезпечні порти. Найчастіше судно зазнає збитків внаслідок як відсутності безпечних умов у порту, так і

недбалості капітана при прийнятті рішення про вхід до порту, при управлінні судном у порту, при невиході з порту в разі очевидної загрози. Американське право в даний час визнає, що завдані збитки за таких обставин можуть бути розподілені між судновласниками та фрахтувальниками залежно від ступеня їх провини відповідно до принципів, встановлених Верховним судом у справі United States v. Reliable transfer Co. Inc [146].

Англійські суди в аналогічних випадках навряд чи відшкодовуватимуть збитки з урахуванням ступеня провини фрахтувальника, коли той у прямо вираженій формі зобов'язався забезпечити безпеку порту, подібно до тих формулювань, які містяться в чартерІ «BALTIME 2001». Якщо вказівка фрахтувальника слідувати в небезпечний порт стала прямою причиною шкоди, то відповідальність фрахтувальника не буде зменшена через недбалість капітана або екіпажу судна [37].

Розглядаючи національне законодавство, спори, які виникають щодо невиконання або неналежного виконання зобов'язань за договорами чартеру, вирішуються в судах за цивільним та господарським законодавствами. Так, у висновках, висвітлених у рішенні Господарського суду Миколаївської області від 01 липня 2020 року (справа № 915/768/20), визначено, що «відповідно до ст. 509 ЦК України, зобов`язанням є правовідношення, в якому одна сторона фрахтувальник зобов`язана вчинити на користь другої сторони фрахтівника певну дію або утриматися від вчинення певної дії, а фрахтівник має право вимагати від фрахтувальника виконання його обов`язку. Водночас, у відповідності до положень ст.ст. 525, 526 ЦК України, зобов`язання мають виконуватися належним чином відповідно до умов договору та вимог цього Кодексу, інших актів цивільного законодавства, а за відсутності таких умов та вимог – відповідно до звичаїв ділового обороту або інших вимог, що звичайно ставляться. Одностороння відмова від зобов`язання або одностороння зміна його умов не допускається, якщо інше не встановлено договором або законом» [136]. Аналогічної думки дотримуються й судді у рішенні Господарського суду Миколаївської області від 11 серпня 2021 року у справі № 915/988/21 [137].

При вирішенні спорів щодо несплати за договором бербоут-чартеру, тобто за фактом заборгованості фрахтувальника перед фрахтівником, судді посилаються на умови самого чартеру та на окремі положення КТМ України. Так, Господарський суд Херсонської області в рішенні від 25 червня 2019 року у справі № 923/459/19 за позовом ДП «Адміністрація річкових портів» до КП «Херсонський комунальний транспортний сервіс», надає роз'яснення щодо відповідальності сторін договору бербоут-чартеру, зокрема фрахтувальника за виниклою заборгованістю за вказаним договором. Так, суд встановив, що: «23 березня 2016 року, відповідно до положень ст. 29 Договору, транспортний засіб – теплохід було передано в чартер та складено відповідний акт здачі-приймання судна. Цим же договором у ст.ст. 21, 28, було визначено порядок, строки оплати та розмір чартерної плати. Разом з тим, відповідно до положень ст. 34 (додаткових статей) договору бербоут-чартеру, фрахтувальник у разі прострочення платежів за ст. 28 договору, має сплачувати на користь фрахтівника пеню від суми несплачених платежів» [138]. Судді під час прийняття свого рішення посилались на положення ст. 912 ЦК України та ст.ст. 203, 204, 212 КТМ України, надаючи відповідні роз'яснення щодо положень норм цих статей. Водночас, колегія суддів довела, що фрахтувальник (відповідач у справі) своїми діями порушив вимоги умов договору бербоут-чартеру, та у відповідності до положень ст. 614 ЦК України вина фрахтувальника була доведена в суді.

Відповідно до ст. 612 ЦК України існує загальне правило про відповідальність боржника за прострочення у виконанні зобов'язання. У таких випадках боржник зобов'язаний не лише відшкодувати збитки, завданні простроченням виконання зобов'язання, а й відповідає перед замовником (кредитором) за наслідки, що настали за час прострочення неможливості виконання. Так, якщо орендатор, у нашому випадку фрахтувальник, не повернув своєчасно орендований транспортний засіб, то останній відповідає перед фрахтівником (надавачем транспортного засобу за договором фрахтування, за випадкову загибель зафрахтованого транспортного засобу,

незважаючи на те, що його вини в цьому немає. Якщо унаслідок прострочення виконання зобов'язання втратило інтерес для фрахтівника, останній може відмовитись від прийняття виконання та вимагати відшкодування збитків.

Відповідно до положень ЦК України, сторони чартеру (фрахтування) несуть відповідальність за невиконання або неналежне виконання договору, що сталося з їх вини (ст. 912 ЦК України, ст.ст. 211, 212 КТМ України). Тягар доказування відсутності вини лежить на боці сторони, яка порушила зобов'язання.

Фрахтувальник не несе відповідальності перед фрахтівником у разі непридатності повітряного або морського/річкового судна, або наземного транспорту до експлуатації, що виникла не з вини фрахтувальника, дій непереборної сили, різних актів органів державної влади та управління, стихійних лих, несприятливих метеорологічних умов, що перешкоджають виконанню перевезення, заборони польотів, морських рейсів, пересування дорогами (автодорогами/залізницями), що не залежить від нього, відсутності палива, тимчасову непридатність аеродрому, порту, залізничної станції, інших причин, не залежних від фрахтувальника.

Відповідальність фрахтувальника перед пасажирами, відправниками та одержувачами при здійсненні ним перевезень, порядок і терміни пред'явлення претензій і позовів визначаються відповідними нормами законодавства, які регулюють відповідальність перевізника.

Розглядаючи питання про визначення правового статусу фрахтувальника, слід аналізувати проблему врегулювання суперечок між перевізником і вантажовласником. За загальним визнанням така проблема є найбільш складною, оскільки інтереси перевізників і вантажовласників у питанні про юрисдикцію спорів зазвичай несумісні.

Як показує практика, в коносамент заноситься одна з наступних умов про юрисдикцію: «будь-який виниклий з відносин при перевезенні спір має

розглядатися в певному суді і до нього має застосовуватися право країни перевізника».

Отже, правовий статус фрахтувальника за договором фрахтування у міжнародному сполученні визначається не тільки видом перевезення, але й дією правових актів національного законодавства та уніфікованих міжнародних правил.

Принцип відповідальності фрахтувальника за провину повинен бути зафіксований у загальній формі без перерахування окремих «ілюстративних» ситуацій, оскільки наявність в Брюссельській конвенції «каталогу імунітетів», що ілюструє принцип відповідальності фрахтувальника за порушення умов договору фрахтування, є одним з перешкод, що заважають однаковому застосуванню уніфікованих норм права в країнах, що належать до різних систем права.

3.3. Звільнення від цивільно-правової відповідальності сторін за договором чартеру (фрахтування)

Добре відомо, що раніше деякі учасники цивільно-правових відносин, і насамперед державні організації, користувалися необґрунтованими пільгами й перевагами при застосуванні до них заходів майнової відповідальності. Поширеним явищем були законодавчі обмеження відповідальності, наприклад щодо транспортних, енергопостачальних, будівельних організацій. Більше того, у 80-х – на початку 90-х років радянський і український уряди широко практикували звільнення підприємств, цілих галузей народного господарства від сплати неустойок за порушення договірних зобов’язань.

Послідовне проведення принципу рівноправності учасників цивільно-правових відносин, у тому числі й у справі застосування відповідальності, стало можливим лише в умовах дії ЦК України, що передбачає конкретні положення, які забезпечують рівноправність суб’єктів цивільно-правових відносин.

Водночас, говорячи про відповідальність перевізника залізничним транспортом, можна констатувати, що чинне законодавство України передбачає обмежений характер відповідальності, яка настає за неналежне виконання договору перевезення залізничним транспортом.

Якщо ж із суті правовідносин вимагається необхідність обмеження відповідальності, ЦК України вводить такі обмеження стосовно окремих видів зобов'язань рівною мірою щодо обох сторін відповідного зобов'язання, а не стосовно окремих категорій суб'єктів, як це було раніше. Ілюстрацією до сказаного можуть служити норми ЦК України, що регулюють різні види зобов'язань, зокрема договори транспортних організацій з пасажирами й вантажовласниками про обмеження або усунення встановленої законом відповідальності перевізника недійсні, за винятком випадків, коли можливість таких договорів при перевезенні залізничним транспортом передбачена ЦК України, іншими законами, транспортними кодексами (статутами) (ст. 920 ЦК України) [186] тощо. В окремих випадках ЦК України відходить від принципу рівної відповідальності учасників цивільно-правових відносин. Однак, як ми вже відзначали, це пояснюється необхідністю забезпечення захисту слабкої сторони в цивільно-правових відносинах або більш жорсткими вимогами до особи, що виконує зобов'язання при здійсненні діяльності у сфері перевезень залізничним транспортом.

Сторони звільняються від відповідальності за часткове або повне невиконання договору перевезення, яке стало наслідком обставин непереборної сили, в тому числі будь-яких подій надзвичайного і невідворотного характеру (землетруси, повені, епідемії, введення надзвичайного стану та інші обставини надзвичайного і непереборного характеру), і рішень органів державної влади за умови, що ці обставини безпосередньо вплинули на виконання умов укладеного договору. У цьому разі термін дії договору продовжується на час дії зазначених обставин. До таких обставин належать події, настання яких у більшості випадків неможливо передбачити, а їх наслідкам неможливо запобігти ніякими зусиллями. Саме нездоланність є визначальною ознакою такого роду подій.

Наприклад: вибух локомотива від попадання блискавки, землетрус або цунамі в період стоянки вагонів на станціях тощо. Звичайні, навіть дуже важкі метеорологічні умови до форс-мажорних обставин не належать. Пожежа на транспорті розглядається як випадок псування транспорту. Для визначення відповідальності сторін і джерела відшкодування матеріального збитку проводиться в установленому порядку комісійне розслідування. Сторона, яка не в змозі виконати свої договірні зобов'язання у зв'язку з настанням обставин непереборної сили, негайно повідомляє іншу сторону про це, але не пізніше 10 календарних днів з дати початку їх дії.

Правильне встановлення цивільно-правового обов'язку, що порушений, дозволяє у відповідних випадках правильно кваліфікувати правовідносини, що виникли внаслідок факту порушення. Якщо порушений обов'язок, що входить до змісту існуючого між сторонами зобов'язання, то й охоронні правовідносини не виходять за межі цього зобов'язання. До нього застосовуються норми про відповідальність, встановлені відповідним інститутом цивільного права, а також ст.ст. 611 625 ЦК України [181].

Як би не намагалися сторони договору максимально чітко виконувати свої зобов'язання, в реальному житті все ж відбуваються події, на які вони вплинути не в силах. Для таких випадків передбачені цілком законні застереження, що допомагають пом'якшити або уникнути відповідальності за невиконання відповідних домовленостей.

Відповідно до ст. 617 ЦК України, особа, яка порушила зобов'язання, звільняється від відповідальності за порушення зобов'язання, якщо вона доведе, що це порушення сталося внаслідок випадку або непереборної сили. При цьому не вважається випадком, зокрема, недодержання своїх обов'язків контрагентом боржника, відсутність на ринку товарів, потрібних для виконання зобов'язання, відсутність у боржника необхідних коштів [181].

Дещо по-іншому це питання розглядається в ч. 2 ст. 218 ГК України [12]. У разі, якщо інше не передбачено законом або договором, суб'єкт

господарювання за порушення господарського зобов'язання несе господарсько-правову відповідальність, якщо не доведе, що належне виконання зобов'язання виявилося неможливим внаслідок дії непереборної сили, тобто надзвичайних і невідворотних обставин за даних умов здійснення господарської діяльності. Отже, можна зробити висновок, що ГК України, на відміну від Цивільного кодексу України, не згадує випадок як окрему підставу для звільнення від відповідальності. Але хоч випадок прямо і не згадується в ГК України, проте, на нашу думку, саме про нього йдеться в ч. 4 ст. 219 ГК України [12]. Тут встановлено, що сторони зобов'язання можуть передбачити певні обставини, які через їхній надзвичайний характер є підставою для звільнення сторін від господарської відповідальності в разі порушення зобов'язання через дані обставини, а також порядок засвідчення факту виникнення таких обставин [12].

Вищий господарський суд України надав роз'яснення щодо питання, які саме обставини сторони можуть визначити в договорі як підставу для звільнення від відповідальності згідно з ч. 4 ст. 219 ГК України. У п. 47 Інформаційного листа «Про деякі питання практики застосування норм Цивільного та Господарського кодексів України» від 7 квітня 2008 року № 01-8/211 вказано таке. Згідно з ч. 4 ст. 219 ГК України сторони зобов'язання можуть передбачити певні обставини, які через надзвичайний характер цих обставин є підставою для звільнення їх від господарської відповідальності в разі порушення зобов'язання через дані обставини, а також порядок засвідчення факту виникнення таких обставин. Хоч поняття «надзвичайність» є оцінним, воно характеризує об'єктивну якість обставини, незалежну від волі сторін. Отже, сторони не мають права встановлювати на власний розсуд обставини, які мають надзвичайний характер. Разом з тим сторони відповідно до ч.ч. 1 та 2 ст. 212 ЦК України можуть обумовити зміну чи припинення прав і обов'язків обставиною щодо якої невідомо, настане вона чи ні. Зокрема, такою обставиною може бути й така обставина, що має надзвичайний характер [181].

Як відомо, «форс-мажор» – це термін французького походження, який вживається для позначення непереборної сили. Непереборною силою в

цивільному праві є надзвичайна та невідворотна подія, якій не можна запобігти в конкретних умовах і яка звільняє від матеріальної відповідальності за невиконання або заподіяну шкоду, а також зупиняє дію терміну позовної давності [181].

Форс-мажорні обставини можна поділити на дві групи: 1) довготермінові: заборона експорту (іноді й імпорту), війна, блокада, валютні обмеження чи інші заходи урядів або урядових органів тощо; 2) короткотермінові: пожежі, повені, землетруси, замерзання моря, інші стихійні лиха чи сезонні природні явища, закриття портів, каналів, перевалів, закриття морських заток, що знаходяться на звичайному морському шляху між портами відвантаження та розвантаження, відхилення на шляху, пов'язані з військовими діями, страйками тощо.

Важливо зауважити, що перелік форс-мажорних обставин не є вичерпним, а наведена класифікація досить умовна [185].

У ч. 2 ст. 617 ЦК України зазначається, що не вважається випадком, зокрема, недодержання своїх обов'язків контрагентом боржника, відсутність на ринку товарів, потрібних для виконання зобов'язання, відсутність у боржника необхідних коштів. По-третє, непереборна сила – це подія, яку не можна було відвернути засобами, наявними в даної особи в конкретних умовах її діяльності. Те, що за одних умов можна легко подолати, за інших стає неможливим. Тому при дії непереборної сили теж, як правило, відсутня вина боржника [181].

Проте особливістю цивільно-правової відповідальності є те, що вона може настати і без вини. Випадок (казус) виникає тоді, коли психічний стан особи, яка порушила зобов'язання, характеризується відсутністю її вини. За відсутності вини немає й відповідальності, якщо тільки законом чи договором не передбачено відповідальності й без вини. Відповідно до ч. 2 ст. 614 ЦК України, особа є невинуватою, якщо вона доведе, що вжила всіх залежних від неї заходів щодо належного виконання зобов'язання, тобто ЦК України не ототожнює, а, навпаки, розрізняє поняття випадку й непереборної сили. При цьому не розглядаються як випадок фактори звичайного ризику, зокрема

недодержання своїх обов'язків стороною договору перевезення тощо. Таким чином, проблема випадку як підстава для звільнення від відповідальності безпосередньо пов'язується з питанням вини.

Суд може застосувати до спірних відносин поняття випадку також як і підставу для зменшення неустойки. Слід зазначити, що поняття випадку використовується у ст. 617 ЦК України. Особа, котра порушила зобов'язання, звільняється від відповідальності, якщо доведе, що це порушення сталося внаслідок випадку або непереборної сили.

Крім загальних положень щодо звільнення від відповідальності, регулювання перевезень залізничним транспортом має свої особливості.

Відповідно до ч. 2 ст. 921 ЦК України, перевізник і відправник вантажу звільняються від відповідальності, якщо ненадання транспортного засобу або невикористання наданого транспортного засобу сталося не з їхньої вини, зокрема в разі припинення (обмеження) перевезення «об'єктів перевезення» в певних напрямках, встановленого у випадках і порядку, передбачених транспортними кодексами (статутами) [185].

Відповідно до ст. 617 ЦК України, особа, яка порушила зобов'язання, звільняється від відповідальності за порушення зобов'язання, якщо вона доведе, що це порушення сталося внаслідок випадку або непереборної сили. Наприклад, перевізник за договорами перевезення залізничним транспортом звільняється від відповідальності за несвоєчасну доставку, якщо така затримка була обумовлена причинами, які від перевізника не залежали (стихійне лихо, страйк тощо). Дія непереборної сили створює підставу для звільнення боржника від відповідальності навіть за шкоду, заподіяну джерелом підвищеної небезпеки (ст. 1187 ЦК України) тощо. У крайньому випадку відповідальність не настане, якщо шкода настала в результаті стихійних природних явищ, що може виходити за межі непереборної сили (якщо стихійні природні явища не характеризуються ознакою надзвичайності й невідворотності), а може і не

охоплювати всіх обставин нездоланної сили, оскільки останні охоплюють, наприклад, війну й військові дії, народні хвилювання.

У положеннях ЦК України існує додаткова підстава звільнення від відповідальності перевізника, така як неможливість забезпечення збереження «об'єктів перевезення» внаслідок обставин, яким перевізник не міг запобігти та усунення яких від нього не залежало. Звісно ж, що ця правова позиція навряд чи може бути визнана обґрунтованою. Щоб звільнитися від відповідальності за незбереження «об'єктів перевезення», перевізник має довести відсутність у конкретній обстановці можливості запобігти незбереженню «об'єктів перевезення», незважаючи на виявлену дбайливість і обачність. Інакше кажучи, перевізник доводить, що він виявив такий рівень дбайливості й обачності, який від нього був потрібний, з метою належного виконання своїх зобов'язань, і вжив для цього всіх необхідних заходів, тобто він доводить свою невинуватість, що не потрібно у випадках безвинної відповідальності. В основному ж суди виходять з того, що відповідальність перевізника за незбереження «об'єктів перевезення» базується на засадах провини. Підставою для покладання на перевізника відповідальності за незбереження «об'єктів перевезення» служить невжиття ним необхідних заходів з метою належного виконання своїх зобов'язань, тобто фактично винні дії перевізника.

Не можна не враховувати також, що в низці міжнародних конвенцій та угод про перевезення «об'єктів перевезення» передбачено перелік особливих ризиків, які звільняють перевізника від відповідальності за втрату або пошкодження «об'єктів перевезення». У п. 4 ст. 17 Конвенції «Про договір міжнародного автомобільного перевезення вантажів», учасником якої є Україна, встановлено, що перевізник звільняється від відповідальності, коли втрата або пошкодження «об'єктів перевезення» були наслідком особливого ризику, нерозривно пов'язаного з одним або декількома з перелічених у цьому пункті обставин; серед них: відсутність або пошкодження упаковки вантажу; завантаження, розміщення, вивантаження вантажу відправником чи

одержувачем вантажу або особами, що діють від їх імені; недостатність або незадовільність маркування вантажу тощо.

Особливістю цивільно-правової відповідальності є те, що вона може настати і без вини (випадок). За відсутності вини немає й відповідальності, якщо тільки законом чи договором не передбачено відповідальності й без вини.

Таке природне явище, як несприятливі метеорологічні умови, якщо воно стало причиною прострочення в доставці пасажира, багажу чи вантажу, звільняє авіаційного перевізника від відповідальності внаслідок спеціального правила ст. 94 ПК України [110]. Проте на залізничному транспорті аналогічної норми немає, у зв'язку з чим застосовуються загальні положення про звільнення перевізника від цивільно-правової відповідальності.

Ознака невідворотності належить до події в цілому, тобто містить у собі невідворотність не тільки самого явища, але і його наслідків. Тому сама по собі неможливість запобігання природному явищу ще не означає, що боржник буде звільнений від відповідальності за порушення зобов'язання, хоча б він і не виявив належної дбайливості щодо запобігання руйнівним наслідкам цього явища, які згодом призвели до порушення зобов'язання. Ознака невідворотності нездоланної сили має також тлумачитися з урахуванням предмета зобов'язального права – врегульованих цією підгалуззю суспільних відносин.

Загальні ключові концепції положень про звільнення від відповідальності висвітлені у проформах BALTIME 2001 [222], NYPE 46 [227], NYPE 93 [197], GENTIME [196]. Ці проформи не лише роз'яснюють обсяг юридичної відповідальності фрахтівника і фрахтувальника, але також створюють основу для вирішення юридичних питань, пов'язаних з договорами чартеру (фрахтування) [222].

Так пункт 12 форми BALTIME 2001 передбачає, що відповідальність несе фрахтівник за затримку доставки судна, а також за втрату або пошкодження вантажів на борту, якщо ця затримка або втрата є результатом відсутності належної обачності з боку фрахтівника щодо приведення судна в належний

морехідний стан і пристосованим до рейсу [224] або ж через будь-які інші дії чи бездіяльність, чи невиконання зобов'язань фрахтівника.

У цій ситуації, щоб виключити юридичну відповідальність, фрахтівник повинен довести що затримка, втрата або пошкодження відбулись не з його вини (п. 12 проформи BALTIME 2001[4]). Тобто для звільнення фрахтівника від відповідальності, останній повинен довести, що затримка доставки, втрата або пошкодження вантажу не були наслідком відсутності належного виконання ним своїх обов'язків [76].

У цій же проформі звертається увага на те, що фрахтівник не несе відповідальності, тобто звільняється від відповідальності за запізнення доставки, пошкодження або втрату вантажу, несвоєчасне або неналежне виконання обов'язків за договором чартеру (фрахтування) у випадках страйків (Англійський Лорд Деннінг у 1975 році у «The New Horizon» дав визначення «страйку» як «узгоджене припинення роботи людьми, зроблене з метою покращення їх заробітної плати чи умов, чи надання волі для подання скарг чи протестів», підтримки чи співчуття іншим робітникам у таких починаннях) [198, p. 80], локаутів, або зупинкою («Зупинка» не обмежується перервами в результаті трудових спорів, наприклад, якщо перерва відбувається через страх захворювання під час пандемії на COVID 19, або працівники відмовляються працювати) [198, p. 84-85] або обмеженнями праці (зокрема, на сьогодні такими обмеженнями є протидія розповсюдженню гострої респіраторної хвороби, викликаної вірусом COVID 19, а також вжиття заходів щодо поновлення територіальної цілісності України у зв'язку з повномасштабним вторгненням 24 лютого 2022 року збройних сил країни агресора – рф, та введення по всій території нашої держави воєнного стану) капітана або екіпажу.

Умовою звільнення фрахтувальника від відповідальності визначено у ст. 211 КТМ України, зокрема в разі недоведеності його вини в завданні збитків фрахтівнику. Так, збитки можуть бути викликані самим фрахтівником, який до

[4] BALTIME — це стандартний тайм-чартер і одна зі старих форм BIMCO. Вперше він був випущений в 1909 році. Останньою редакцією цього контракту є BALTIME 1939 (переглянута в 2001 році).

моменту передачі судна фрахтувальнику не привів його в належний морехідний стан. Рятування, пошкодження або загибель судна можуть бути також викликані діями третіх осіб або будь-якими іншими форс-мажорними обставинами, при настанні яких фрахтувальник не міг попередити завдання збитків, а отже, й не буде нести відповідальність за ці збитки.

Разом з тим, фрахтувальник не може бути звільнений від відповідальності відповідно до положень ст. 211 КТМ України у випадку, якщо збитки були завдані з вини капітана або членів його екіпажу, які виконували розпорядження фрахтувальника у відношенні комерційної експлуатації судна. Наприклад, збитки можуть виникнути в результаті виконання розпоряджень фрахтувальника щодо направлення судна в порт або неналежного виконання навантажувально-розвантажувальних робіт щодо неправильної укладки вантажу тощо. Однак, оскільки в навігаційному відношенні екіпаж судна підкоряється фрахтівнику (судновласнику), фрахтувальник не несе відповідальності за збитки, завдані внаслідок його навігаційної експлуатації (наприклад, зіткнення суден, вибух котлів, посадки на мілину тощо).

Враховуючи іноземний досвід, для звільнення фрахтувальника від відповідальності необхідно встановити факти трьох категорій: а) певні обставини; б) факти, що свідчать про причиний зв’язок між цими обставинами і шкодою; в) факти, що свідчать про непричетність фрахтувальника до цих обставин і про прийняття ним заходів щодо запобігання їх шкідливої дії.

Обґрунтовується позиція, відповідно до якої положення про звільнення від відповідальності морського перевізника та визначення меж його відповідальності застосовуються до будь-якого перевізника в разі втрати або пошкодження вантажу, передбачених договором перевезення, незалежно від того, заснований позов на договорі або заподіянні шкоди.

Якщо такий позов пред’явлений до службовця, перевізника і такий службовець не є незалежним підрядником, цей службовець має право скористатися положеннями про звільнення від відповідальності та її межі, на які має право посилатися перевізник. Проте службовець перевізника не має

права скористатися цими положеннями, якщо доведено, що збитки є результатом дії його упущень, скоєних із наміром заподіяти цей збиток, або з самовпевненості з усвідомленням можливості заподіяння шкоди.

ВИСНОВКИ

1. Як концептуально новий підхід до визначення окремих термінологічних понять, зокрема «цивільно-правова відповідальність за порушення договору фрахтування», цивільно-правова відповідальність фрахтувальника», «цивільно-правова відповідальність фрахтівника», та «цивільно-правовий захист відносин за договором фрахтування», що, у свою чергу, дозволить науковцям при здійсненні досліджень у галузі перевезень та надання транспортних послуг за договром чартеру (фрахтування) більш конкретизовано співвіднести або розмежувати категорії «охорони» і «захисту» відносин, які виникають з договору фрахтування. Разом з тим теоретичні аспекти використання вказаних термінологічних визначень створять позитивні та сприятливі передумови для проведення аналізу та надання пропозицій щодо вдосконалення українського законодавства, яке регулює цивільно-правові відносини у сфері транспортних перевезень, зокрема перевезень за договором фрахтування. З огляду на існування явища, що позначається цими термінами, досліджуються численні взаємні зв'язки, які існують між суб'єктами, об'єктом і змістом правовідносин, що виникають з договору фрахтування та цивільно-правової відповідальності за порушення договору фрахтування;

2. розглядаючи порядок здійснення захисту цивільно-правових відносин за договром фрахтування, дієвим механізмом здійснення вдосконалення нормативного регулювання таких відносин слід розглядати відповідні заходи і засоби в сукупності, що спрямовано на реалізацію суб'єктивних цивільних прав, інтересів сторін договору чартеру (фрахтування);

3. обґрунтовано, що договір фрахтування судна на час є самостійним видом договору. Це означає, що нині відсутні будь-які юридичні передумови для того, щоб намагатися підвести регулювання договору фрахтування судна на час (тайм-чартер) під вже існуючі цивільно-правові конструкції, які використовуються ЦК України (наприклад, договір оренди, договір надання послуг) або договір перевезення);

4. з аналізу правової природи та сутності договору фрахтування судна на час (тайм-чартера) робиться висновок, що протягом терміну дії договору судно не вибуває повністю з володіння власника судна. У зв'язку з чим можна говорити про своєрідне володіння судном, оскільки і фрахтувальник, і власник судна здійснюють одночасну його експлуатацію. Фрахтувальник несе відповідальність за комерційну експлуатацію судна, а власник судна (через капітана судна та судову команду) – за навігаційно-технічну експлуатацію судна. Відповідно і власник, і фрахтувальник судна за договором фрахтування судна на якийсь час є титульними власниками судна та експлуатують судно на законній підставі;

5. пропонується змінити підхід, що склався в правозастосовчій практиці до питання розподілу відповідальності за невиконання або неналежне виконання договору морського перевезення вантажу на зафрахтованому за тайм-чартером судні, за допомогою викладення ст. 209 КТМ України в такій редакції: «В разі, якщо судно надано фрахтувальнику для перевезення вантажу, він має право укладати договори перевезення вантажу, підписувати чартери, видавати коносаменти, морські накладні та інші перевізні документи. У цьому випадку фрахтувальник і судновласник несуть солідарну відповідальність перед власником вантажу відповідно до правил, встановлених статтями 176-183 КТМ України. Фрахтувальник не несе відповідальності перед вантажовласником за невиконання або неналежне виконання договору морського перевезення вантажу, якщо з тексту коносамента очевидно, що відповідальним за перевезення вантажу на зафрахтованому за тайм-чартером судні є власник судна. В разі, якщо на підставі тексту коносаменту та аналізу інших фактичних обставин відсутня можливість встановити особу, відповідальну перед вантажовласником, фрахтувальник та власник судна відповідають за невиконання або неналежне виконання договору морського перевезення вантажу солідарно»;

6. враховуючи іноземний досвід, для звільнення фрахтувальника від відповідальності необхідно встановити факти трьох категорій: а) певні

обставини; б) факти, що свідчать про причинний зв'язок між цими обставинами і шкодою; в) факти, що свідчать про непричетність фрахтувальника до цих обставин і про прийняття ним заходів щодо запобігання їх шкідливої дії;

7. з метою стимулювання перевізника до виконання договірних зобов'язань за договором чартеру (фрахтування) пропонується внести до КТМ України положення про право перевізника на відшкодування додаткових витрат, вироблених у всіх випадках девіації (тобто не з вини перевізника);

8. відносини у сфері фрахтування морських суден регулюються угодою сторін і диспозитивними нормами національних законів, що з'явилися під впливом великої морської практики. При відсутності єдиної уніфікованої конвенції про морські перевезення, регулювання даних відносин буде проходити стихійно із застосуванням стандартних проформ, які в тій чи іншій мірі влаштовуватимуть сторони договору;

9. у період обмежень у зв'язку з карантинними заходами із запобігання поширенню гострої респіраторної хвороби COVID-19, а також дії на території України воєнного стану, у зв'язку зі збройною агресією рф, ці обмеження чинять суттєвий вплив на ринок фрахтування. Оскільки ситуація настільки нестабільна, планування здійснення перевезень на зафрахтованих транспортних засобах та фрахтування транспортних засобів стає реальною проблемою. Однак при цьому, компанії, які займаються чартерними перевезеннями, зокрема, починаючи з липня 2022 року, морські компанії (22 липня 2022 року у Стамбулі, делегації України, росії, Туреччини та ООН підписали угоди про розблокування українських портів у Чорному морі) вже можуть планувати свою роботу, орієнтуючись на попит за визначеними напрямами за умови дотримання вимог законодавчих актів у частині здійснення перевезень з дотриманням вимог забезпечення безпеки та відповідного захисту від збройної агресії;

10. у зв'язку з широким застосуванням чартеру у світовій практиці торговельного мореплавства для полегшення його укладення і погодження умов фрахтування судна (його частини або певних суднових приміщень) розроблені проформи (примірні договори) рейсових чартерів. Такі проформи чартерів

часто розробляються об’єднаннями судновласників і узгоджуються з об’єднаннями власників вантажу, страховиків, брокерів і ін. Проформа чартеру зазвичай має кодове найменування (тайм-чартер, бербоут-чартер, рейсовий чартер, коносамент тощо). Отже, можна звернути увагу на те, що хоча відносини чартеру (фрахтування) в морському праві досить детально регламентовані на законодавчому рівні, в той же час чинне законодавство України в цій сфері не є досконалим;

11. рейсовий чартер та тайм-чартер відрізняються один від одного тим, що у першому випадку предметом договору є перевезення вантажу, у другому випадку, предметом договру є оренда судна;

12. при вирішенні питань щодо розподілу відповідальності за невиконання або неналежне виконання договорів фрахтування (чартерів), суди повинні об’єктивно, повно та всебічно досліджувати зміст договорів чартеру (фрахтування), обставини укладення таких договорів, визначити сторони та учасників договорів фрахтування (чартерів), умови, обов’язки та права кожного з учасників цих договорів. Оцінивши та дослідивши усі наявні відомості, суд зможе встановити дійсні наміри сторін договору чартеру (фрахтування), а отже, й вирішити питання щодо розподілу відповідальності за невиконання, неналежне виконання цих договрів.

13. аналіз іноземної судової практики щодо правової природи та значення «застережень про визначення перевізника», що включаються до тексту коносамента друкарським способом, дозволив зробити висновок, що при вирішенні питання про розподіл відповідальності за невиконання або неналежне виконання договору перевезення вантажу суди насамперед беруть до уваги положення коносамента (умови договору), внесені рукописним способом;

14. на власника зафрахтованого за тайм-чартером судна покладається відповідальність за втрату або пошкодження вантажу тільки в тому випадку, якщо з тексту коносаменту, внесеного рукописним способом, та фактичних обставин справи можна зробити однозначний висновок про те, що саме власник судна, а не фрахтувальник є стороною за договором перевезення вантажу. При

цьому «застереження щодо визначення перевізника», внесеного друкарським способом, не повинно мати скільки-небудь суттєвого доказового значення.

15. цивільно-правова відповідальність є різновидністю юридичної відповідальності. Між тим, поняття юридичної відповідальності є спірним у літературі і визначається по-різному. Пояснюється це тим, що будь-яке явище може отримувати різну характеристику в залежності від того, в якому відношенні воно розглядається.

16. за загальним визначенням під юридичною відповідальністю розуміють результат реакції на порушення прав фізичних або юридичних осіб, яка направлена на суворе здійснення особами усіх своїх зобов'язань, і що виявляється у небажаному для правопорушника позбавленні особистого чи майнового характеру. Оскільки цивільне право має справу, насамперед, з майновими відносинами, то й цивільно-правова відповідальність настає як позбавлення особи майнового характеру.

17. у цивільному праві, навіть у випадку порушення особистих немайнових прав правопорушник не притягується до відповідальності, яка призводить до негативних наслідків особистого характеру. Обумовлено зазначене приватноправовим характером регулювання цивільних правовідносин, що входять до предмета цивільного права.

18. звернуто увагу на те, що спричинення особі моральної шкоди діями, що порушують його особисті немайнові права, тягне за собою майнову компенсацію зазначеної шкоди. Отже, цивільно-правова відповідальність передбачає притягнення правопорушника до майнової відповідальності у випадку порушення ним будь-яких майнових або немайнових прав потерпілого. Разом з тим, усі заходи майнового характеру, передбачені цивільним законодавством на випадок порушення прав, відносяться до цивільно-правової відповідальності.

19. цивільно-правова відповідальність – це відповідальність одного учасника цивільних правовідносин перед іншим учасником тих самих цивільних правовідносин, тобто відповідальність правопорушника перед

потерпілим. Цивільно-правова відповідальність несе компенсаційний характер: майнові втрати потерпілого компенсуються за рахунок майна правопорушника.

20. розподіл цивільно-правової відповідальності на окремі види може здійснюватися за різними критеріями, що обираються в залежності від цілей, що переслідуються;

21. пропонується наступне визначення цивільно-правової відповідальності сторін за договором перевезення «це різновид загальної цивільно-правової відповідальності з особливостями, властивими цим договорам, внаслідок однорідності діяльності різних видів транспорту з надання послуг у формі переміщення вантажів, пасажирів, пошти тощо»;

22. пропонується наступне визначення цивільно-правової відповідальності сторін за договором фрахтування: «цивільно-правова відповідальність сторін за договором фрахтування – це відповідальність сторін, передбачена договором фрахтування, положеннями цивільного законодавства України, інших законодавчих актів України та міжнародно-правовими актами, зокрема пряма відповідальність перевізника та або фрахтувальника за пошкодження, можливу втрату або затримання доставки вантажу, пошкодження або знищення зафрахтованого транспортного засобу, несвоєчасну сплату фрахту, а також за всі комерційні ризики, що пов’язані з простоєм судна в рейсі (крім випадків, пов’язаних з обмежувальними заходами у зв’язку із запобіганням поширенню гострої респіраторної хвороби COVID-19, а також у зв’язку з військовою агресією та воєнними діями на території держави, що унеможливлюють виконання умов договорів перевезення об’єктів перевезення), безпосередня відповідальність фрахтівника за шкоду, що була завдана вантажу, пасажирам та пошті, у зв’язку з порушенням правил та інструкцій щодо забезпечення безпечності та справності транспортного засобу, безпосередня відповідальність відправника за пошкодження, які стали у зв’язку з неякісним пакуванням, кріпленням та завантаженням, неповідомленням перевізника про особливі умови зберігання та перевезення вантажу, та безпосередня відповідальність фрахтувальника за несвоєчасну сплату фрахту або відмову

сплатити фрахт, а також пошкодження, знищення зафрахтованого транспортного засобу з вини фрахтувальника».

23. На підставі проведеного дослідження пропонуємо визначення понять «фрахтівник», «фрахтувальник» та одночасно внесення доповнень до ЦК України, зокрема до ст. 912, доповнивши її ч. 3 та 4 у такій редакції:

«Ст. 912. Договір чартеру (фрахтування)

3. Фрахтівник – юридична особа, фізична особа-підприємець, які взяли на себе за договором фрахтування обов'язок надати фрахтувальнику всю або частину місткості одного або кількох транспортних засобів на один або кілька рейсів для перевезень пасажирів та багажу, вантажів.

4. Фрахтувальник – фізична або юридична особа, яка за договором фрахтування зобов'язується сплатити вартість користування (фрахт) всією або частиною місткості одного або кількох транспортних засобів, що надаються на один або кілька рейсів для перевезення пасажирів та багажу, вантажів».

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Бевз С. І. Правове регулювання зовнішньоекономічної діяльності : Навчально-методичний комплекс (навчальний посібник) до вивчення навчальної дисципліни для здобувачів ступеня магістра за освітньою програмою «Господарське та адміністративне право і процес». Київ: КПІ ім. Ігоря Сікорського, 2018. 442 с.

2. Безлюдько І. О. Договір перевезення вантажу повітряним транспортом за цивільним правом України: автореф. дис. … канд. юрид. наук. К., 2005. 20 с.

3. Берневек Т.І. Організація транспортного процесу та управління роботою флоту на ринку міжнародного судноплавства. Ч. 1: монографія. Авт. кол. Шибаєв О.Г., Михайлова Ю.В., Акімова О.В. та інш. Одеса: Купрієнко С.В., 2016. С.116-121.

4. Бичкова С.С., Бірюков І.А., Бобрик В.І. Цивільне право України. Договірні та недоговірні зобов'язання. К. : КНТ, 2008. 2-е вид. 498 с.

5. Боровіков Г.М. Перевезення вантажів морським транспортом як обєкт адмінстративно-правових відносин. *Пріоритетні напрями модернізації системи права України*: мат. Всеукр. наук.-практ. конф. (м. Запоріжжя, 23-24 грудня 2016 р.). Класичний приватний університет, 2016. С. 144-147.

6. Брагінський М.І., Вітрянський В.В.. Договірне право. Договори про передачу майна. Кн. 2. М. : «Статут», 2000. 800 с.

7. Бродовський С.О. Деякі питанні укладення, зміни і розірвання договору в цивільному праві України. *Юридична Україна.* 2005. № 1. С. 23–26.

8. Вавженчук С., Рябченко Т. Сутність сталійного часу за договором чартеру. *Підприємництво, господарство і право.* 2015. № 1. (229). С. 18-21.

9. Воронець Н.В. Перевезення вантажів морським транспортом. URL: https://protocol.ua/ru/perevezennya_vantagiv_morskim_transportom/

10. Гаазький протокол 1955 року про правки до Варшавської конвенції 1929 року про уніфікацію деяких правил, що стосуються міжнародних повітряних перевезень. URL: https://ips.ligazakon.net/document/MU55011?ed=1955_09_28&an=2

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

12. Господарський кодекс України: Закон України від 16.01.2003 р. № 436-IV. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/436-15

13. Гришко У.П. Деякі аспекти звільнення від відповідальності перевізника за договором перевезення пасажира та багажу. *Договір як універсальна форма правового регулювання:* мат. Всеукр. наук.-практ. інтернет-конференції (1-5 квітня 2019 року). Івано-Франківськ: ДВНЗ «Прикарпатський національний ун-т ім. В.Стефаника», 2018. С. 81-84.

14. Гришко У.П. Особливості цивільно-правової відповідальності перевізника за порушення прав споживачів транспортних послуг. *Підприємство, господарство і право.* 2016. № 6. С. 4-8.

15. Грін О.О. Договори в цивільному праві України: навчальний посібник. Ужгород: Видавництво ФОП Бреза А.Е., 2012. 219 с.

16. Гугель А.С. Неустойка серед інших видів забезпечення виконання зобов'язань. *Проблеми цивільного права та процесу:* мат. Міжн. наук.-практ. конф. Х., 2007. С.340–341.

17. Дзера О.В. Цивільне право України. Особлива частина: підручник. За ред. О.В. Дзери. К. : Юрінком-Інтер, 2017. 1176 с.

18. Директива Ради ЄС від 14 лютого 1994 року № 94/4/ЄС. Міжнародний документ від 14.02.1994 № 94/4/ЄС. URL : http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/994_438.

19. Діковська І. А. Форма угод про вибір застосовуваного до договору права. *Альманах міжнародного права.* 2015. Вип. 7. С. 133-141.

20. Довідник капітана далекого плавання. Под ред. Г. Г. Єрмолаєва. М., 1988. 248 с.

21. Договірне право України. Загальна частина : навч. посіб. За ред. О. В. Дзери. К. : Юрінком Інтер, 2008. 896 с.

22. Допілка В.О., Балобанов О.О. Міжнародне та національне морське право України і країн ЄС: навч. посібн. 2017. 214 с.

23. Єфімов О.М., Заєць В.А. Відповідальність сторін за невиконання (неналежне виконання) договору чартеру (фрахтування). *Проблеми цивільного та підприємницького права в Україні. Часопис Київського університету права*. 2012. № 4. С. 168-171.

24. Звернення голови МВС України щодо здійснення чартерних перевезень. URL: https://nv.ua/ukraine/events/arsen-avakov-karantin-v-ukraine-koronavirus-novosti-ukrainy-50079259.html

25. Земскова О. В., Островська А. О. Цивільно-правова характеристика договору перевезення небезпечних вантажів. *Вісник Запорізького національного університету.* Юридичні науки. 2015. № 2(2). С. 61-69.

26. Земскова О.В. Забезпечення належного виконання сторонами зобов'язань за договором перевезення небезпечних вантажів. *Науковий вісник Ужгородського національного університету.* Серія Право. 2019. Вип. 54. Том 1. С. 68-71.

27. Земскова О.В. Цивільно-правова відповідальність за договором перевезення небезпечних вантажів. *Підиємництво, господарство і право*. 2019. № 3. С. 21-25.

28. Зінченко В.В. Взаємні обов'язки і відповідальність особистості і держави в моделі громадянського правового суспільства. *Гілея*. 2008. Вип. 13. С. 249–255.

29. Ініціатива щодо безпечного транспортування зерна та продуктів харчування з українських портів: договір про розблокування експорту українського зерна морем від 22 липня 2022 року. URL: https://latifundist.com/novosti/59544-pidpisanij-dogovir-pro-rozblokuvannya-eksportu-ukrayinskogo-zerna-morem

30. Канзафарова І.С. Санкція і відповідальність у цивільному праві (проблема співвідношення). *Держава і право: Зб. наук. пр. Юридичні і*

політичні науки. Вип. 22. К.: Ін-т держави і права ім. В.М. Корецького НАН України; Спілка юристів України, 2003. С. 257-260.

31. Канзафарова І.С. Теоретичні основи цивільно-правової відповідальності в Україні: автореф. дис... д-ра юрид. наук. К., 2007. 38 с.

32. Канзафарова І.С. Теоретичні основи цивільно-правової відповідальності в Україні : дис... д- ра юрид. наук. К., 2007. 453 с.

33. Канзафарова І.С. Теорія цивільно-правової відповідальності: окремі зауваження. *Прокуратура. Людина. Держава*. 2004. № 10. С. 82-88.

34. Ківалова Т.С. Принципи та функції цивільно-правової недоговірної відповідальності. *Митна справа*. 2010. № 4 (70). С. 76.

35. Клепікова О.В. Правова природа коносамента. *Підприємництво, господарство і право*. 2001. № 10. С. 29-32.

36. Коваль П.Ф., Алєшугіна Н.О., Андрєєва Г.П. В'їзний туризм: навчальний посібник. Ніжин, Видавництво Лук'яненко В.В., 2010. 304 с.

37. Кодекс торговельного мореплавства України (КТМУ). Науково-практичний коментар. URL: http://uazakon.ru/ukr/ktmu/index.htm

38. Кодекс торговельного мореплавства України: Закон України 23 травня 1995 року № 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

39. Колодін А.О. До окремих питань правового регулювання бербоут-чартеру. *Шерешевські читання. Оновлення Цивільного кодексу України: концептуальні засади:* матер. всеукр. наук.- практ. конф. За заг. ред. Є. О. Харитонова. Одеса, 2020. С. 158-161. URL: http://dspace.onua.edu.ua/handle/11300/19471

40. Колодін А.О. До питання визначення договору чартеру (фрахтування) за цивільним законодавством України. *Шерешевські читання «Рекодифікація договірного права в умовах інтеграційного розвитку України»:* матер. всеукр. наук.-практ. конф. (6 грудня 2019 р.). За заг. ред. д.ю.н., проф. Є.О. Харитонова. Одеса : Фенікс, 2019. С. 57-59.

41. Колодін А.О. До питання особливостей надання послуг чартеру в умовах карантинних заходів із запобігання поширенню на території України гострої респіраторної хвороби COVID-19. *Проблеми правового регулювання цивільних відносин в умовах COVID-19* : матер. всеукр. науково-практичної онлайн-конференції (23 квітня 2020 р.). За заг. ред. д.ю.н., проф. Є. О. Харитонова. Одеса : Фенікс, 2020. С. 115-118. URL: http://dspace.onua.edu.ua/handle/11300/20941

42. Колодін А.О. До питання порівняльного аналізу чартеру і коносаменту при морському перевезенні вантажу. *Правове життя сучасної України* : у 3 т. : мат. міжнар. наук.-практ. конф. (м. Одеса, 15 трав. 2020 р.). Відп. ред. М. Р. Аракелян. Одеса : Видавничий дім «Гельветика», 2020. Т. 3. С. 464-468. URL: http://dspace.onua.edu.ua/handle/11300/13407

43. Колодін А.О. Окремі питання віднесення договорів рейсового чартеру та тайм-чартеру до договору морського перевезення в Україні. *Юридичний вісник*. 2021. № 5. С. 107-114. URL: http://yuv.onua.edu.ua/index.php/yuv/article/view/2253

44. Колодін А.О. Особливості укладення договору фрахтування (чартеру) у період пандемії COVID-19. *Шерешевські читання. Проблеми цивілістики в умовах пандемії та ІТ:* матер. всеукр. наук. конференції (м. Одеса, 10 грудня 2021 р.). За заг. ред. Є. О. Харитонова. Одеса : Фенікс, 2021. С. 133-135. URL: http://dspace.onua.edu.ua/handle/11300/20606г

45. Колодін А.О. Правова природа і значення чартеру в українському законодавстві і законодавстві країн ЄС. *Інформаційні технології в умовах оновлення цивільного законодавства* : матер. всеукр. круглого столу (12 червня 2020 р.). За заг. ред. д.ю.н., проф. Є. О. Харитонова, 2020. С. 69-72. URL: http://dspace.onua.edu.ua/handle/11300/2024 г

46. Колодін А.О. Правова природа цивільно-правової природи відповідальності учасників фрахтування. *Цивілістичні проблеми колізії приватних та публічних інтересів в умовах пандемії COVID-19* : матер. всеукр. наук.-практ. конф. За заг. ред. Є. О. Харитонова. Одеса, 2020. С. 75-78.

47. Колодін А.О. Щодо здійснення порівняння різних видів чартеру: схожість та відмінності. *Римське право і сучасність «Епідемії в Європі і право від Риму до COVID-19* : матер. всеукр. науково-практичної онлайн-конференції (13 червня 2020). За заг. ред. д.ю.н., проф. Є. О. Харитонова, 2020. С. 75-78. URL: http://dspace.onua.edu.ua/bitstream/handle/11300/13061/%d0%97%d0%b1%d1%96%d1%80%d0%bd%d0%b8%d0%ba_%d0%a0%d0%b8%d0%bc%d1%81%d1%8c%d0%ba%d0%b5%2012.06.2020_A.pdf?sequence=1&isAllowed=y

48. Колодін А.О. Щодо особливостей договору чартеру (фрахтування) за цивільним законодавством України. *Юридичний вісник.* 2020. № 1. С. 292-298. URL: http://yuv.onua.edu.ua/index.php/yuv/article/view/1636

49. Колодін А.О. Щодо питань правового регулювання, сутності та основних інтересів сторін за договором бербоут-чартеру. *Юридичний вісник*. 2021. № 2. С. 153-158. URL: http://yuv.onua.edu.ua/index.php/yuv/article/view/2168

50. Колодін А.О. Щодо порівняльного аналізу договору морського перевезення вантажу та договору чартеру (фрахтування) за законодавством України. *Часопис цивілістики.* 2021. № 41. С. 51-55. URL: http://dspace.onua.edu.ua/handle/11300/15662

51. Комарницький Д.С. Юридична відповідальність держави перед особою як основа побудови соціальної та правової держави в Україні. *Держава і право.* К., 2007. Вип. 37: Юридичні і політичні науки. С.104–109.

52. Конвенція для уніфікації деяких правил, що стосуються міжнародних повітряних перевезень від 12 октября 1929 року. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_181#Text

53. Конвенція Організації Об’єднаних Націй про договори повного або часткового морського міжнародного перевезення вантажів від 11 грудня 2008 року. URL: http://www.un.org/ru/documents/decl_conv/conventions/carriage_of_goods.shtml

54. Конвенція Організації Об’єднаних Націй про морське перевезення вантажів від 31 березня 1978 року. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_391#Text

55. Конвенція Організації Об’єднаних Націй про морське перевезення вантажів від 31 березня 1978 року. Митна енциклопедія: у 2 т. І. Г. Бережнюк відп. ред. та ін. Хм.: ПП Мельник А. А., 2013. Т. 1: А – Л. 472 с.

56. Конвенція про визнання та виконання іноземних арбітражних рішень від 10 червня 1958 року. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_070#Text

57. Конвенція про міжнародну цивільну авіацію від 07 грудня 1944 року. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_038#Text

58. Конвенція, додаткова до Варшавської конвенції, для уніфікації деяких правил, що стосуються міжнародних повітряних перевезень, здійснюваних особою, яка не є перевізником за договором від 18 вересня 1961 року. URL: https://ips.ligazakon.net/document/view/mu61k05u?an=119&ed=1961_09_18

59. Конституція України: Закон України від 28 червня 1996 р. № 254к/96-ВР. *Відомості Верховної Ради України.* 1996. № 30. Ст. 141.

60. Коскіна Ю.О. Вплив умов договору рейсового фрахтування судна на тривалість і ефективність виконання рейса. Технічне регулювання, метрологія, інформаційні та транспортні технології: мат. IX Міжн. науково-практ. конф., (14-15 листопада 2019). Одеса, Україна. С. 153-157.

61. Коскіна Ю.О. Фрахтування : конспект лекцій. Одеса : Вид-во ОНМУ, 2019. 48 с.

62. Коструба А.В. Співвідношення коносамента 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.

63. Крисань Т.С., Каліна Н.В. Особливості використання проформи чартерів у процесі фрахтування морських суден. *Юридичний науковий електронний журнал.* 2016. №. 1. С. 124-127.

64. Кузнецов С.О., Аверочкіна Т.В. Морське право : підручн. Одеса : Фенікс, 2011. 382 с.

65. Кузьменко О.В. Відповідальність за шкоду, заподіяну джерелом підвищеної небезпеки в українській та російській цивілістиці. *Переяславская рада: ее историческое значение и перспективы развития восточнославянской цивилизации*. Харьков, 2010. С. 248–251.

66. Лебедев В.П. Міжнародний морський арбітраж. *Правова природа та особливості ЛМАА. Морское право Претензии. Суд и арбитраж*. URL: https://interlegal.com.ua/ru/publikacii/osobennosti_lmaa/

67. Лов'як О. О. Нормативно-правове забезпечення відшкодування шкоди, завданої органами внутрішніх справ: монографія. К. : 2011. 228 с.

68. Лукасевич-Крутник І. Правове регулювання договірних відносин перевезення в Україні протягом XX століття. *Актуальні проблеми правознавства.* 2017. Вип. 4. С. 207–211.

69. Лукасевич-Крутник І. С. Договірні зобов'язання з надання транспортних послуг у цивільному праві України : дис. ... д-ра юр. наук. Тернопіль, 2019. 502 с.

70. Лукасевич-Крутник І. С. Порушення договірних зобов'язань з надання транспортних послуг: поняття та види. *Право України.* 2019. № 1. С. 278–294.

71. Лукасевич-Крутник І. С. Теоретичні засади правового регулювання договірних відносин з надання транспортних послуг у цивільному праві України: монографія. Тернопіль, 2019. 474 с.

72. Луць В.В. Договірне право України: сучасний стан і тенденції розвитку. *Повітряне і космічне право*. К., 2009. № 2 (11). С. 52–55.

73. Луць В.В. Контракти у підприємницькій діяльності: навч. посіб. [2-е вид., перероб. і доп.]. К.: Юрінком Інтер, 2008. 576 с.

74. Майданик Р. А. Цивільно-правова відповідальність. *Юридична відповідальність: проблеми виключення та звільнення.* Відп. ред. Ю. В. Баулін. Донецьк : ПП «Кальміус», 2013. С. 86-147.

75. Макаров И. М. Понятие договора морской перевозки. *Науковий вісник міжнародного гуманітарного університету.* 2011. № 1. С. 78–80.

76. Мельников Н., Лебедев В. Ограничение ответственности судовладельцев. URL: https://interlegal.com.ua/ru/publikacii/ogranichenie_otvetstvennosti_sudovladelcev.

77. Микита І. Р. Сучасні теоретичні проблеми договірних відносин з міжнародних морських перевезень. *Приватне право і підприємництво.* 2014. Вип. 13. С. 193–196.

78. Міжнародна конвенція про морські застави та іпотеки від 06 травня 1993 року. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_471#Text

79. Міжнародна конвенція про уніфікацію деяких правил про коносамент від 25 серпня 1924 року. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_221#Text

80. Міжнародна конвенція про уніфікацію деяких правил про коносамент від 25 серпня 1924 року. Митна енциклопедія : у 2 т. Бережнюк І. Г. (відп. ред.) та ін. Хм. : ПП Мельник А. А., 2013. Т. 2 : М – Я. 536 с.

81. Міжнародне приватне право: навч. посіб. За ред. В.М. Гайворонського, В.П. Жушмана. К., Юрінком Інтер, 2005. 368 с.

82. Мікуліна М. Відшкодування майнової та моральної (немайнової) шкоди, завданої незаконними діями: ретроспектива і сьогодення. *Право України*. 2004. № 12. С. 109–111.

83. Мірошниченко Н., Загороднюк Д. Тайм-чартер: положення щодо виведення судна з оренди (off-hire). *Морське страхування*. 2013. Ч. 2. URL: https://interlegal.com.ua/ru/publikacii/kancelirovanie-chartera/

84. Мороз О.В. Цивільно-правова відповідальність за порушення сторонами умов договору. *Вісник Харківського національного університету внутрішніх справ*. Х., 2009. Вип. 45. С. 2–3.

85. Мудрик Р.Я. Порушення договірних зобов'язань з надання транспортних послуг та їх правові наслідки: кваліфікаційна робота. Тернопіль 2020. 116 с.

86. Муранов А. І., Давіденко Д. Л. Уніфікація та узгодження права міжнародної торгівлі: розвиток, проблеми та тенденції. *Журнал зарубіжного законодавства та порівняльного правознавства*. 2008. № 3. С. 81–86.

87. Науково-практичний коментар (від 11.10.2011) до статті 133 Кодексу торговельного мореплавства України. URL: https://ips.ligazakon.net/document/KK005973

88. Науково-практичний коментар Цивільного кодексу України: у 2 т. За заг. ред. О. В. Дзери, Н. С. Кузнєцової, В. В. Луця. Київ : Юрінком Інтер, 2019. 1046 с.

89. Науково-практичний коментар Цивільного кодексу України. За ред. О.В. Дзери, Н.С. Кузнєцової, В.В. Луця. Київ : Юрінком Інтер, 2008. 1088 с.

90. Несімко О.Д. Особливості договору морського чартеру. *Вісник Національного університету «Львівська політехніка».* Юридичні науки. 2014. № 807. С. 180-186.

91. Несімко О.Д. Особливості договору чартеру повітряного судна. *Навчально-науковий інститут права та психології Національного університету «Львівська політехніка».* 2015. № 824. С. 179-185. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/vnulpurn_2015_824_30

92. Нечипуренко О.М. Цивільно-правова відповідальність за порушення договірного зобовязання: теоретико-правовий аналіз. *Юридичні науки. Вісник Запорізького національного університету.* № 3. 2016. С. 115-122.

93. Нігреєва О.О. Транспортні договори у морському праві Італії та України. *Морське право: актуальні питання теорії та практики*. 2014. Вип. 8. С. 116-127.

94. Ніжинська І. С. Відшкодування шкоди, завданої незаконними діями службових осіб дізнання і досудового слідства в системі органів внутрішніх справ України: автореф. дис. … канд.. юрид.наук. К., 2003. 20 с.

95. Ніцелевіч А. Договір фрахтування судна на час. *Судноплавство*. 2002. № 1-2. С. 66-67.

96. Ольховик Л.А., Мінковський В.В. Форми договору лізингу морського судна. *Актуальні проблеми вітчизняної юриспруденції.* 2018. № 2. Том 2. С. 7-10.

97. Оніщенко О. С. Особливості відшкодування моральної шкоди в деліктних зобов'язаннях. *Судова апеляція*. 2015. № 2. С. 102-108.

98. Оніщенко О.С. Відшкодування моральної шкоди у деліктних зобовязаннях: дис. ... к.ю.н. К., 2017. 210 с.

99. Отраднова О. О. Механізм цивільно-правового регулювання деліктних зобов'язань: автореф. дис. ... д.ю.н. К., 2014. 36 с.

100. Отраднова О. О. Недоговірні зобов'язання в цивільному праві України: навч. посіб. К. : Юрінком Інтер, 2009. 240 с.

101. Пандурська А.О. Умови та види цивільно-правової відповідальності при порушенні кредитного договору. *Науковий вісник Ужгородського національного університету*. Серія Право. Вип. 22. Ч. І. Т. 1. 2013. С. 194-197.

102. Панченко М.І. Цивільне право України: навч. посіб. 2-ге вид., стер. К. : Знання, 2006. 583 с.

103. Панченко О.І. Регресна відповідальність як вид цивільно-правової відповідальності поліцейських. *Юридичний науковий електронний журнал.* 2020. № 8. С. 124-127.

104. Парасюк В.М. Теоретичні обгрунтування сутності підстави цивільно-правової відповідальності. *Актуальні проблеми вітчизняної юриспруденції.* № 1. 2020. С. 45-49.

105. Пашковська Л.І. Міжнародне морське приватне право: навчально-методичний посібник (для студентів денної та заочної форми навчання). 2020. 113 с.

106. Пашковська Л.І. Морське приватне право: навчально-методичний посібник (для студентів денної та заочної форми навчання). 2020. 89 с.

107. Переверзева О.С. Міжнародний комерційний арбітражний суд з вирішення спорів у сфері торговельного мореплавства: дис. … канд. юрид. наук. Київ, 2006. 160 с.

108. Підстави звільнення від цивільно-правової відповідальності за завдання шкоди: теорія і практика : монографія. С. В. Резніченко, О. В. Церковна Одеса : ОДУВС, 2009. 188 с.

109. Плешко Е. Ставка на голодомор. Що стоїть за блокадою зернового експорту України. URL: https://glavcom.ua/world/world-economy/golodomor-v-rukah-putina-shcho-stojit-za-blokadoyu-zernovogo-eksportu-ukrajini-857072.html

110. Повітряний кодекс України: Закон України від 04.05.1993 р. *Відомості Верховної Ради України.* 1993. № 25. Ст. 274.

111. Попов В.А., Рубан О.О. Місце договору чартеру (фрахтування) у цивільному праві України. *Юридичний науковий електронний журнал.* 2021. № 2. С. 92-95.

112. Порівняльне правознавство: сучасний стан і перспективи розвитку: збірник наукових праць. За ред. Ю.С. Шемшученка, В.П. Тихого, М.М. Цимбалюка, І.С. Гриценка. 2-е вид., випр. і доп. Львів, Київ: Львівський державний університет внутрішніх справ, 2012. 652 с.

113. Постанова ВГСУ від 08 листопада 2016 року по справі № 916/4322/15 // URL:https://protocol.ua/ua/postanova_vgsu_vid_08_11_2016_roku_u_spravi_916_4322_15/

114. Постанова Верховного суду України від 13 серпня 2019 року по справі № 910/14892/18. URL: https://zakononline.com.ua/court-decisions/show/83619854

115. Постанова Верховного суду України від 23 березня 2016 року у справі № 6-2086цс15. URL: http://protokol.com.ua/ua/pereviznik_pri_vtrati_nestachi_psuvanni_ta_poshkodgenni_poshti_bagagu_vantagu_zobov_yazaniy_dovesti_shcho_tse_stalosya_ne_z_yogo_vini_abo_vidshkoduvati_faktichnu_shkodu/

116. Постанова Верховного суду України від 08 травня 2019 по справі №821/2494/14. URL: https://reyestr.court.gov.ua/Review/83552466

117. Постанова Одеського апеляційного господарського суду від 19 липня 2011 року по справі № 15/192-10-5481 // URL: https://zakononline.com.ua/court-decisions/show/17225322

118. Примак В. Суть і сутності цивільно-правової відповідальності. *Юридична Україна*. 2003. № 3. С. 38-50.

119. Про автомобільний транспорт : Закон України від 5 квітня 2001 року. *Відомості Верховної Ради України*. 2001. № 22. Ст. 105.

120. Про введення воєнного стану в Україні: Указ Президента України від 24 лютого 2022 року № 64/2022. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/64/2022#n2

121. Про запобігання поширенню на території України гострої респіраторної хвороби COVID-19, спричиненої коронавірусом SARS-CoV-2: Постанова Кабінету Міністрів України від 11.03.2020 № 211. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/211-2020-%D0%BF

122. Про затвердження Авіаційних правил України «Загальні правила польотів у повітряному просторі України»: Наказ ДАСУ від 06 лютого 2017 року № 66/73. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0654-17#Text

123. Про затвердження Авіаційних правил України «Правила повітряних перевезень та обслуговування пасажирів і багажу»: Наказ ДАСУ від 26 листопада 2018 року № 1239. URL: https://ips.ligazakon.net/document/view/re33112?an=1

124. Про затвердження Інструкції про порядок реєстрації ліній закордонного плавання: Наказ Міністерства Інфраструктури України від 14.10.2013 року № 790. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1859-13

125. Про затвердження Указу Президента України «Про введення воєнного стану в Україні»: Закон України від 24 лютого 2022 року № 2102-IX. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2102-IX#Text

126. Про затвердження Указу Президента України «Про продовження строку дії воєнного стану в Україні»: Закон України від 22 травня 2022 № 2263-IX. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2263-20#n5

127. Про затвердження Указу Президента України «Про продовження строку дії воєнного стану в Україні»: Закон України від 15 серпня 2022 року. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2500-20#n2

128. Про приєднання України до Конвенції про уніфікацію деяких правил міжнародних повітряних перевезень: Закон України від 17 грудня 2008 року № 685 – VI. *Відомості Верховної Ради України*. 2009. № 15. ст. 201. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/685-17#Text

129. Про приєднання України до Міжнародної конвенції про морські застави та іпотеки 1993 року: Закон України від 22 листопада 2002 року № 240-IV. *Відомості Верховної Ради України.* 2003. № 3. ст. 15. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/240-15#Text

130. Про продовження строку дії воєнного стану в Україні: Указ Президента України від 17 травня 2022 року № 341/2022. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/341/2022#n5

131. Про продовження строку дії воєнного стану в Україні: Указ Президента України від 12 серпня 2022 року № 573/2022. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/573/2022#Text

132. Про транспорт : Закон України від 10 листопада 1994 року. *Відомості Верховної Ради.* 2001. № 9. Ст. 68.

133. Проєкт резолюції Генеральної асамблеї ООН по гуманітарним наслідкам агресії проти України. URL: https://izbirkom.org.ua/publications/mir-24/2022/rezolyuciya/

134. Протокол про зміну Міжнародної конвенції про уніфікацію деяких правил про коносамент, підписану в Брюсселі 25 серпня 1924. Брюссель, 23 лютого 1968 року. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/896_010#Text

135. Рекомендація щодо тлумачення пункту 2 статті II та пункту 1 статті VII Нью-Йоркської Конвенції про визнання та приведення до виконання

іноземних арбітражних рішення, прийнятої в Нью-Йорке 10 червня 1958 р., прийнятий Комісією ООН по праву міжнародної торгівлі 7 липня 2006 р. на тридцять дев'ятій сесії Комісії ООН по праву міжнародної торгівлі. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_h05#Text

136. Рішення Господарського суду Миколаївської області від 01 липня 2020 року у справі № 915/768/20. URL: https://youcontrol.com.ua/ru/catalog/court-document/90114963/

137. Рішення Господарського суду Миколаївської області від 11 серпня 2021 року у справі № 915/988/21. URL: https://youcontrol.com.ua/ru/catalog/court-document/98999119/

138. Рішення Господарського суду Херсонської області від 25 червня 2019 року у справі № 923/459/19. URL: https://verdictum.ligazakon.net/document/82672021

139. Рішення Господарського суду Хмельницької області від 17 серпня 2020 року у справі № 924/796/20. URL: https://youcontrol.com.ua/ru/catalog/court-document/91067546/

140. Рішення Одеського апеляційного господарського суду від 13 червня 2013 року у справі № 5017/3014/2012. URL: https://zakononline.com.ua/court-decisions/show/31904654

141. Рябікін Д. А. Відповідальність перевізника за договором міжнародного морського перевезення вантажу : дис. ... канд. юрид. наук. Київ, 2016. 241 с.

142. Рябкін Д.А. Основні особливості договорів міжнародного морського перевезення вантажів. *Науковий вісник Ужгородського національного університету*. 2013. Серія Право. Вип. 22. Ч. І. Т. 1. 2013. С. 216-220.

143. Сібілов М. Підстави та умови цивільно-правової відповідальності за порушення договірних зобов'язань за чинним Цивільним кодексом України. *Вісник Академії правових наук України*. Харків, 2004. Вип. 2 (37). С. 80-88.

144. Сірко Р. Б. Відповідальність учасників цивільних правовідносин, що виникають з перевезення вантажів, пасажирів та багажу залізничним

транспортом, за законодавством України: монографія. Чернівці: Технодрук, 2015. 175 с.

145. Сірко Р.Б. Окремі аспекти цивільно-правової відповідальності сторін за договором перевезення вантажів залізничним транспортом за законодавством України. *Національний юридичний журнал: Теорія і практика.* 2017. № 2 (24). С. 124-127.

146. Сполучені Штати проти Reliable Transfer Co., Inc., 421 US 397 (1975). № 74-363 від 19 березня 1975 року. 421 США 397. URL: https://www.oyez.org/cases/1974/74-363

147. Стефанчук Р. О. Цивільне право України : навч. посібник. К. : Прецедент, 2005. 448 с.

148. Столярський О. В. Правове регулювання міжнародних перевезень : навч. посіб. К. : Знання, 2012. 318 с.

149. Стрельцова Є. Д. До питання правотворчості у сфері міжнародного приватного морського права. *Особливості та тенденції розвитку правотворчості в умовах трансформації суспільства*: мат. міжн. наук.-практ. конф. (Одеса, 17 квіт. 2015 р.). Одеса, 2015. С. 99–102.

150. Стрельцова Є. Д. Договір морського перевезення вантажу (порівняльний аспект) : дис. … канд. юрид. наук. Одеса, 2002. 200 с.

151. Стрельцова Є.Д. Морське право : метод. рекомендації. Одеса: Видавничий дім «Гельветика», 2018. 52 с.

152. Судник Н. В. Організаційно-економічні основи забезпечення ефективної експлуатації орендованого флоту: автореф. дис. ... канд. екон. наук. О., 2016. 20 с.

153. Сучасні проблеми морського транспорту та безпека мореплавства : мат. VIII Всеукр. студентської наукової конференції. в 2-х т., (м. Херсон, 22 листопада 2018 року). Херсон : Видавництво ХДМА, 2018. Том. 1. 376 с. URL: https://ksma.ks.ua/wp-content/uploads/2021/02/Конференція_2020.pdf

154. Тарасенко Л. Л. Договори у сфері оренди транспортних засобів: дис. … канд. юрид. наук. Львів, 2014. 252 с.

155. Ткачук А. Л. Значення вини у відносинах відповідальності за порушення договірних зобов'язань : автореф. дис. ... канд. юрид. наук Київ, 2002. 12 с.

156. Узагальнення судової практики вирішення господарськими судами спорів, пов'язаних із застосуванням приписів Кодексу торговельного мореплавства. Лист Одеського Апеляційного господарського суду від 01.04.2013. URL: http://consultant.parus.ua/?doc=08LXTE5039&abz=EIV77

157. Ухвала Приморського районного суду м. Одеси від 31 травня 2016 року у справі № 522/16626/15-ц. URL: https://youcontrol.com.ua/ru/catalog/court-document/58123597/

158. Фрахтування судів та демередж. За ред. Х.Б. Мірошниченко. Одеса : Фенікс, 2013. 112 с.

159. Харитонов Є. О. Рекодифікації цивільного законодавства в контексті інтеграції України у правовий простір ЄС. *Часопис цивілістики.* 2019. Вип. 34. С. 6-10.

160. Харитонов Є.О., Харитонова О.І., Старцев О.В. Цивільне право України: Підручник. Вид. 3, перероб. і доп. К.: Істина, 2013. 808 с.

161. Церковна О. В. Особливості випадку та непереборної сили як підстав звільнення від цивільно-правової відповідальності. *Південноукраїнський правничий часопис*. 2015. - № 3. - С. 95-97.

162. Церковна О.В. Щодо механізму реалізації функцій цивільно-правової відповідальності за завдання шкоди. *Актуальні проблеми держави і права.* 2010. Вип. 53. С. 345-349. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/apdp_2010_53_53

163. Цивільне право : підручник : у 2 т. За ред. В. І. Борисової, І. В. Фатєєвої, В. Л. Яроцького. Х. : Право. 2011. Т. 2. 816 с.

164. Цивільне право України (традиції та новації): монографія. За ред. Є.О. Харитонова, Т. С. Ківалової, О. І. Харитонової. О. : Фенікс, 2010. 692 [6] с.

165. Цивільне право України: Академічний курс: підручник: у 2-х т.: За заг. ред. Я. М. Шевченко. К. : Ін Юре, 2003. Т. 1. 520 с.

166. Цивільне право України: загальна частина. За ред. проф. І. А. Бірюкова і Ю. О. Заіки. К. : Алерта, 2014. 510 с.

167. Цивільне право України: навч. посіб. За ред. Р.О. Стефанчука. К. : Наукова думка; Прецедент, 2004. 452 с.

168. Цивільне право України: навч. посібн. За ред. І. С. Тімуш. Дніпропетровськ. Середняк Т.К., 2015. 236 с.

169. Цивільне право України: навчальний посібник для підготовки до ЗНО (ЄФВВ) для вступу на ІІ магістерський рівень. Видавничий дім «Гельветика», 2021. 388 с.

170. Цивільне право України: підручник: у 2 т. За ред. В. І. Борисової, І. В. Спасибо-Фатєєвої, В. Л. Яроцького. Х.: Право, 2011. Т. 1. 656 с.

171. Цивільне право України: підручник: у 2 т. За ред. Є.О. Харитонова, Н.Ю. Голубєвої. Харків : ТОВ «Одіссей», 2008. Т. 1. 832 с.

172. Цивільне право України: підручник: у 2-х кн. Кн. 2. За ред. О. В. Дзери, Н. С. Кузнєцової. К. : Юрінком Інтер, 2002. 722 с.

173. Цивільне право України. Академічний курс: підручник: у 2-х т. За заг. ред. Я. М. Шевченко. 2-ге вид., допов. і перероб. К. : Ін Юре, 2006. Т. 1. 388 с.

174. Цивільне право України. Договірні та недоговірні зобов’язання: підручник. За заг. ред. Бичкової С. С. К.: КНТ, 2008. 498 с.

175. Цивільне право України. Договірні та недоговірні зобов’язання: підручник. За заг. ред. С.С. Бичкової. 3-тє вид., змін, та допов. К. : Алерта, 2014. 496 с.

176. Цивільне право України. Загальна частина : підручник. За ред. О. В. Дзери, Н. С. Кузнєцової, Р. А. Майданика. К. : Юрінком Інтер, 2010. 976 с.

177. Цивільне право України. Особлива частина : підручник. За ред. О. В. Дзери, Н. С. Кузнєцової, Р. А.Майданика. – К. : Юрінком Інтер, 2010. – 1176 с.

178. Цивільне право України. Особлива частина: підручник. За заг. ред. Р.Б. Шишки. Київ, 2015. 168 с.

179. Цивільне право України. Частина перша: підручник для студентів юридичних спеціальностей вищих закладів освіти. За ред. проф. Ч. Н. Азімова, доц. С. Н. Приступи, В. М. Ігнатенка. Харків: Право, 2000. 368 с.

180. Цивільне право: посібник для підготовки до іспиту. Вид. 3-є, перер. та доп. Ч І. Х.: Одіссей, 2013. 248 с.

181. Цивільний кодекс України: Закон України від 16 січня 2003 р. № 435-IV. *Відомості Верховної Ради України*. 2003. № 40-44. Ст. 356.

182. Цивільний кодекс України: Коментар. Х.: ТОВ «Одіссей», 2003. 847 с.

183. Цивільний кодекс України: наук.-практ. комент. (пояснення, тлумачення, рекомендації з використанням позиції вищих судових інстанцій, Міністерства юстиції, науковців, фахівців). За ред. І.В. Спасибо-Фатєєвої. Харків, 2010. Т. 1: Загальні положення. 320 с.

184. Цивільний кодекс України: науково-практ. комент. За ред. Є.О. Харитонова, Н.Ю. Голубєвої. 6-е вид., перероб. та доп. Х. : Одіссей, 2010. 1216 с.

185. Цивільний кодекс України: Науково-практичний коментар. За ред. розробників проекту Цивільного кодексу України. Київ: Істина. 2012. 928 с.

186. Цивільний процесуальний кодекс України : Закон України від 18.03.2004 р. № 1618-IV. *Відомості Верховної Ради України*. 2004. № 40-41, 42. Ст. 492.

187. Цинцадзе Р. Ш. Договор перевозки грузов на автомобильном транспорте: автореф. дис. … канд. юрид. наук. Тбилиси, 1971. 23 с.

188. Чубарєв В.Л. Міжнародне приватне право: навчальний посібник. К. : Атіка, 2006. 608 с.

189. Шевченко Я.М. Праворозуміння і правореалізація в правоохоронних відносинах цивільної відповідальності. *Альманах права: право розуміння та право реалізація: від теорії до практики.* 2001. Вип. 2. С. 17-21.

190. Шевченко Я.М. Ціннісні виміри права як феномен, регулюючого поведінку людини. *Альманах права. Основоположні принципи права як його ціннісні виміри*. 2012. Вип. 3. С. 28-30.

191. Шелухін М. Л. Транспортне право України. Академічний курс: підручник. К. : Ін Юре, 2008. 896 с.

192. Шишка Р.Б. Цивільно-правова відповідальність і деліктне зобов'язання. *Збірник наукових праць Ірпінської фінансово-юридичної академії (право)*. 2013. Вип. 2. С. 271-280.

193. Шульженко Ф. П., Кундрик Р. С. Транспортне право: навч.-метод. посіб. для самост. вивч. дисц. К. : КНЕУ, 2004. 214 с.

194. Юридичний висновок незалежних спеціалістів (amici curiae brief) *Українська арбітражна асоціація.* Київ. 2017. 43 с. URL: http://arbitration.kiev.ua/Uploads/Admin/20171026%20-%20LG%20Ant%20Yapi%20Amici%20Curiae%20Brief.pdf

195. Babazadeh A.F. Safe Port Clauses: A Comparison of English Law and Azerbaiani Law. *Baku State University Law Review*. 2018. №. 7. P. 171. URL: https://lr.bsulawss.org/archive/volume4/babazadeh/

196. Bimco. URL: https://www.bimco.org

197. Brodie P. Commercial Shipping Handbook (2nd edn, Informa 2006) 32-46.
URL:https://www.bimco.org/~/media/Documents/Document_Samples/Time_Charter_Parties/Sample_Copy_GENTIME.ashx>accessed 10 August 2012

198. Coghlin T., Baker A., Kenny J., Kimball J.D., Belknap T.H. Time Charters. 7th ed. London, Informa Law from Routledge, 2014. 1034 p.

199. Cooke J. Voyage Charters. 4th ed. London, 2014. 1329 p.

200. Court of Appeal in the case Carboex SA проти Louis Dreyfus Commodities Suisse SA. *Лондонський Арбітраж.* URL: https://www.steamshipmutual.com/publications/articles/carboex1212

201. Davis M. Bareboat Charters. 2nd ed. London, 2005. 336 p.

202. Decision of the Court of Appeal in the case of Ark Shipping Company LLC and Silverburn Shipping (IOM) Ltd ("Arctic"). 2019. URL: https://www.hilldickinson.com/insights/articles/ark-shipping-co-llc-v-silverburn-shipping-iom-ltd-2019-ewca-civ-1161

203. English law – Charterers liable for loss of future. 2008. URL: https://www.gard.no/web/updates/content/52512/english-law-charterers-liable-for-loss-of-future-fixture

204. Fonasba. URL: https://www.fonasba.com/fonasba-member?fbclid=IwAR0U6yjkkdM2DYA9vCr_ff7yRBO5EoxlbNbsYV0Ev8xeJHvUK8p05t23xAs

205. Gebb Sh.A. The Demise Charter: A Conceptual and Practical Analysis. *Tulane Law Review.* 1975. Vol. 49. №. 4. P. 764-784.

206. GENCON 1994. URL: https://www.bimco.org/contracts-and-clauses/bimco-contracts/gencon-1994

207. Gilmore G., Black C.L. The Law of Admiralty. 2nd ed. Mineola. The Foundation Press, 1975. 1101 p.

208. Gold E., Chircop A., Kindred H. Maritime Law. Toronto, 2003. 908 p.

209. Grime R. Shipping Law. *Concise College Texts.* London, 1978. P. 80.

210. Harper E.W. Demise Charters: Responsibilities of Owner or Charterer for Loss or Damage. *Tulane Law Review*. 1975. Vol. 49. №. 2. P. 785-790.

211. Humanitarian consequences of the aggression against Ukraine : resolution adopted by the General Assembly. URL: https://digitallibrary.un.org/record/3966630?ln=en

212. International Maritime Organization. URL: http://www.imo.org/en/About/Pages/Default.aspx

213. Keenan R.T. Charter Parties and Bills of Lading. *Marquette Law Review*. 1959. Vol. 42. Iss. 3. P. 346-361.

214. Kodros Shipping Corporation проти Empresa Cubana de Fletes (№ 2) (Евія) від 29 липня 1982 року. URL: https://vlex.co.uk/vid/kodros-shipping-corporation-v-793418581

215. Kolodin A.O. Actual issues of termination of the charter contract (charter) under the legislation of Ukraine. *Visegrad Journal on Human Right.* 2021. № 6. C. 76-82.

216. Lesni C.I. The Ship Owner's Obligation to Ensure Seaworthiness of the Ship-Implicit Obligation of the Ship Owner in the Charter Party. *Contemporary Readings in Law and Social Justice.* 2012. Vol. 4. №. 1. P. 563.

217. Lista publicaţiilor: Taşian Roman – 1 articole. Descărcări – 2. Vizualizări – 287. Articole în reviste din RM – 1. 2016 – 1. P. 47-48. URL:

218. LMAA The London maritime arbitrators association. 2021. 56 p. URL: https://lmaa.london/wp-content/uploads/2021/04/LMAA-Terms-Procedures-2021-FINAL.pdf

219. Minchenko, R., Lutsyuk, P., Kamensky, D., Kolodin, A., Shamota, O. Civil and criminal liability in the field of transport relations: the impact of the Covid-19 pandemic. *Amazonia Investiga*. 2021. Vol. 10. P. 212-221.

220. Onyschenko S.P., Savelieva I.V., Koskina Yu.O. Statistic analysis of the terms of the voyage charter party' impact on the conclusion of the deal. *Abstracts of the 16th International Conference Reliability And Statistics In Transportation And Communication*. October 19-22, 2016. Riga, Latvia. P. 65-66.

221. Simms C. Liquidated damages. 2021. C. 31-34. URL: https://issuu.com/railpro/docs/rp_apr21_issue_271_issuu__1_?fr=sMTM3ZDI2NDYxNjI

222. The BALTIME form 1939 (as revised 2001). Unless otherwise specified, all reference to the BALTIEM form refer to the BALTIME form 1939 (as revised 2001). D. Rhidian Thomas (ed). *Legal Issues Relating to Time Charterparties.* 2008. P. 286-89. URL: https://www.bimco.org/contracts-and-clauses/bimco-contracts/baltime-1939-as-revised-2001

223. The Liver Alkali Works Company Ltd v Johnson. England & Wales. *Exchequer Division.* 1874. URL: https://vlex.co.uk/vid/the-liver-alkali-works-807101857

224. The responsibility of the shipowner is discussed as aforementioned in Section 2.5.3 of Chapter 2. URL: https://www.tamimi.com/law-update-articles/a-shipowners-duty-to-provide-a-seaworthy-ship-under-the-charterparty/

225. UN General Assembly condemns invasion as Russia reports gains. Deutsche Welle. 2 March 2022. URL: https://www.reuters.com/world/un-general-assembly-set-censure-russia-over-ukraine-invasion-2022-03-02/

226. Williams H. Chartering Documents (4th edn, LLP Reference Publishing 1999). P. 228-231. URL:

227. Wilson J.F. Carriage of Goods by Sea. London, 1992. 617 p. URL: https://ru.scribd.com/doc/180337488/Carriage-of-Goods-by-Sea-pdf

228. Yoshimoto H. The Time Charter in Japan: A Comparison. *The Transnational Lawyer*. 1988. Vol. 1. Iss. 2. P. 449-481.

ДОДАТКИ

Додаток А

СПИСОК ПУБЛІКАЦІЙ ЗДОБУВАЧА

Наукові праці, в яких опубліковані основні наукові результати дисертації

1. Колодін А.О. Щодо порівняльного аналізу договору морського перевезення вантажу та договору чартеру (фрахтування) за законодавством України. *Часопис цивілістики.* 2021. № 41. С. 51-55. URL: http://dspace.onua.edu.ua/handle/11300/15662

2. Колодін А.О. Щодо особливостей договору чартеру (фрахтування) за цивільним законодавством України. *Юридичний вісник.* 2020. № 1. С. 292-298. URL: http://yuv.onua.edu.ua/index.php/yuv/article/view/1636

3. Колодін А.О. Щодо питань правового регулювання, сутності та основних інтересів сторін за договором бербоут-чартеру. *Юридичний вісник*. 2021. № 2. С. 153-158. URL: http://yuv.onua.edu.ua/index.php/yuv/article/view/2168

4. Колодін А.О. Окремі питання віднесення договорів рейсового чартеру та тайм-чартеру до договору морського перевезення в Україні. *Юридичний вісник*. 2021. № 5. С. 107-114. URL: http://yuv.onua.edu.ua/index.php/yuv/article/view/2253

5. Kolodin A.O. Actual issues of termination of the charter contract (charter) under the legislation of Ukraine. *Visegrad Journal on Human Right.* № 6. 2021. С. 76-82. URL: http://dspace.oduvs.edu.ua/bitstream/123456789/2515/1/%D0%A0%D0%B5%D0%B7%D0%B0%D1%82__%D0%9B%D0%B0%D0%BD%D1%86%D0%B5%D0%B4%D0%BE%D0%B2%D0%B0%2C_%D0%91%D0%B5%D1%80%D0%B5%D0%B7%D0%BE%D0%B2%D0%B5%D0%BD%D0%BA%D0%BEVJNR_6_2021.pdf

6. Minchenko, R., Lutsyuk, P., Kamensky, D., Kolodin, A., Shamota, O. Civil and criminal liability in the field of transport relations: the impact of the Covid-

19 pandemic. *Amazonia Investiga*. 2021. Vol. 10. Iss. 40. P. 212-221. URL: https://amazoniainvestiga.info/index.php/amazonia/article/view/1613

Наукові праці, які засвідчують апробацію матеріалів дисертації

15. Колодін А.О. До питання особливостей надання послуг чартеру в умовах карантинних заходів із запобігання поширенню на території України гострої респіраторної хвороби COVID-19. *Проблеми правового регулювання цивільних відносин в умовах COVID-19* : матер. всеукр. науково-практичної онлайн-конференції (23 квітня 2020 р.). За заг. ред. д.ю.н., проф. Є. О. Харитонова. Одеса : Фенікс, 2020. С. 115-118. URL: http://dspace.onua.edu.ua/handle/11300/20941

16. Колодін А.О. Особливості укладення договору фрахтування (чартеру) у період пандемії COVID-19. *Шерешевські читання. Проблеми цивілістики в умовах пандемії та ІТ:* матер. всеукр. наук. конференції (м. Одеса, 10 грудня 2021 р.). За заг. ред. Є. О. Харитонова. Одеса : Фенікс, 2021. С. 133-135. URL: http://dspace.onua.edu.ua/handle/11300/20606

17. Колодін А.О. Правова природа і значення чартеру в українському законодавстві і законодавстві країн ЄС. *Інформаційні технології в умовах оновлення цивільного законодавства* : матер. всеукр. круглого столу (12 червня 2020 р.). За заг. ред. д.ю.н., проф. Є. О. Харитонова, 2020. С. 69-72. URL: http://dspace.onua.edu.ua/handle/11300/2024

18. Колодін А.О. Правова природа цивільно-правової природи відповідальності учасників фрахтування. *Цивілістичні проблеми колізії приватних та публічних інтересів в умовах пандемії COVID-19* : матер. всеукр. наук.-практ. конф. За заг. ред. Є. О. Харитонова. Одеса, 2020. С. 75-78.

19. Колодін А.О. Щодо здійснення порівняння різних видів чартеру: схожість та відмінності. *Римське право і сучасність «Епідемії в Європі і право від Риму до COVID-19* : матер. всеукр. науково-практичної онлайн-конференції (13 червня 2020). За заг. ред. д.ю.н., проф. Є. О. Харитонова, 2020. С. 75-78. URL:

http://dspace.onua.edu.ua/bitstream/handle/11300/13061/%d0%97%d0%b1%d1%96%d1%80%d0%bd%d0%b8%d0%ba_%d0%a0%d0%b8%d0%bc%d1%81%d1%8c%d0%ba%d0%b5%2012.06.2020_A.pdf?sequence=1&isAllowed=y

20. Колодін А.О. До окремих питань правового регулювання бербоут-чартеру. *Шерешевські читання. Оновлення Цивільного кодексу України: концептуальні засади:* матер. всеукр. наук.- практ. конф. За заг. ред. Є. О. Харитонова. Одеса, 2020. С. 158-161. URL: http://dspace.onua.edu.ua/handle/11300/19471

21. Колодін А.О. До питання визначення договору чартеру (фрахтування) за цивільним законодавством України. *Шерешевські читання «Рекодифікація договірного права в умовах інтеграційного розвитку України»:* матер. всеукр. наук.-практ. конф. (6 грудня 2019 р.). За заг. ред. д.ю.н., проф. Є.О. Харитонова. Одеса : Фенікс, 2019. С. 57-59.

22. Колодін А.О. До питання порівняльного аналізу чартеру і коносаменту при морському перевезенні вантажу. *Правове життя сучасної України* : у 3 т. : мат. міжнар. наук.-практ. конф. (м. Одеса, 15 трав. 2020 р.). Відп. ред. М. Р. Аракелян. Одеса : Видавничий дім «Гельветика», 2020. Т. 3. С. 464-468. URL: http://dspace.onua.edu.ua/handle/11300/13407

ВІДОМОСТІ ПРО АПРОБАЦІЮ РЕЗУЛЬТАТІВ ДИСЕРТАЦІЇ

Результати дисертаційного дослідження підготовлено й обговорено на кафедрі цивільного права, а також на засіданні фахового семінару кафедри цивільного права Національного університету «Одеська юридична академія». Основні результати дисертаційного дослідження доповідалися на наукових, науково-практичних конференціях, зокрема: Всеукраїнській науково-практичній онлайн-конференції «Проблеми правового регулювання цивільних відносин в умовах COVID-19» (м. Одеса, 23 квітня 2020 р.), Всеукраїнському круглому столі «Інформаційні технології в умовах оновлення цивільного законодавства» (м. Одеса, 12 червня 2020 р.), Всеукраїнській науково-практичній конференції «Цивілістичні проблеми колізії приватних та публічних

інтересів в умовах пандемії COVID-19» (м. Одеса, 13 листопада 2020 р.), Всеукраїнській науково-практичній онлайн-конференції «Римське право і сучасність «Епідемії в Європі і право від Риму до COVID-19»» (м. Одеса, 13 червня 2020 р.), Всеукраїнській науково-практичній конференції «Шерешевські читання. Оновлення Цивільного кодексу України: концептуальні засади» (м. Одеса, 11 грудня 2020 р.), Всеукраїнській науково-практичній конференції «Шерешевські читання «Рекодифікація договірного права в умовах інтеграційного розвитку України»» (м. Одеса, 6 грудня 2019 р.), Міжнародній науково-практичній конференції «Правове життя сучасної України» (м. Одеса, 15 травня 2020 р.), Всеукраїнській науковій конференції «Шерешевські читання. Проблеми цивілістики в умовах пандемії та ІТ» (м. Одеса, 10 грудня 2021 р.).

Додаток В

Південне міжрегіональне управління
Міністерства юстиції (м. Одеса)
Начальник управління
_____ Тимофій ДУДІН
«__» _____ 2022 року

АКТ

про впровадження наукових розробок дисертаційного дослідження КОЛОДІНА Артема на тему: «Цивільно-правова відповідальність за невиконання чи неналежне виконання договору чартеру (фрахтування)» на здобуття наукового ступеня вищої освіти доктора філософії з галузі знань 08-Право, спеціальності 081-Право

Комісія у складі: голови: заступника начальника Південного міжрегіонального управління Міністерства юстиції в Одеській області Південного міжрегіонального управління Міністерства юстиції (м. Одеса) Анатолія БУРЯЧЕНКА, членів: заступника начальника Управління - начальника відділу судової роботи та міжнародного співробітництва в Одеській області Управління судової роботи та міжнародного співробітництва Південного міжрегіонального управління Міністерства юстиції (м. Одеса) Сергія КОРОТКОВА та головного спеціаліста відділу судової роботи та міжнародного співробітництва в Одеській області Управління судової роботи та міжнародного співробітництва Південного міжрегіонального управління Міністерства юстиції (м. Одеса) Анни СТАРОСТІНОЇ склали цей акт з приводу того, що результати дисертаційного дослідження Колодіна Артема на тему «Цивільно-правова відповідальність за невиконання чи неналежне виконання договору чартеру (фрахтування)» за спеціальністю 081 «Право» на здобуття наукового ступеня доктора філософії, впроваджено у процес

підготовки працівників Південного міжрегіонального управління Міністерства юстиції (м. Одеса).

Комісія вважає, що викладені у публікаціях пропозиції та висновки заслуговують практичного використання у діяльності Південного міжрегіонального управління Міністерства юстиції (м. Одеса). Рекомендовано до використання наступні публікації:

1. Колодін А.О. Щодо порівняльного аналізу договору морського перевезення вантажу та договору чартеру (фрахтування) за законодавством України. *Часопис цивілістики.* 2021. № 41. С. 51-55. URL: http://dspace.onua.edu.ua/handle/11300/15662

2. Колодін А.О. Особливості укладення договору фрахтування (чартеру) у період пандемії COVID-19. *Шерешевські читання. Проблеми цивілістики в умовах пандемії та ІТ:* матер. всеукр. наук. конференції (м. Одеса, 10 грудня 2021 р.). За заг. ред. Є. О. Харитонова. Одеса : Фенікс, 2021. С. 133-135. URL: http://dspace.onua.edu.ua/handle/11300/20606

3. Колодін А.О. Щодо питань правового регулювання, сутності та основних інтересів сторін за договором бербоут-чартеру. *Юридичний вісник.* 2021. № 2. С. 153-158. URL: http://yuv.onua.edu.ua/index.php/yuv/article/view/2168

4. Колодін А.О. Окремі питання віднесення договорів рейсового чартеру та тайм-чартеру до договору морського перевезення в Україні. *Юридичний вісник.* 2021. № 5. С. 107-114. URL: http://yuv.onua.edu.ua/index.php/yuv/article/view/2253

5. Kolodin A.O. Actual issues of termination of the charter contract (charter) under the legislation of Ukraine. *Visegrad Journal on Human Right.* № 6. 2021. С. 76-82. URL: http://dspace.oduvs.edu.ua/bitstream/123456789/2515/1/%D0%A0%D0%B5%D0%B7%D0%B0%D1%82__%D0%9B%D0%B0%D0%BD%D1%86%D0%B5%D0%B4%D0%BE%D0%B2%D0%B0%2C_%D0%91%D0%B5%D1%80%D0%B5%D0

%B7%D0%BE%D0%B2%D0%B5%D0%BD%D0%BA%D0%BEVJNR_6_2021.pdf

6. Minchenko, R., Lutsyuk, P., Kamensky, D., Kolodin, A., Shamota, O. Civil and criminal liability in the field of transport relations: the impact of the Covid-19 pandemic. *Amazonia Investiga*. 2021. Vol. 10. Iss. 40. P. 212-221. URL: https://amazoniainvestiga.info/index.php/amazonia/article/view/1613

7. Колодін А.О. До питання особливостей надання послуг чартеру в умовах карантинних заходів із запобігання поширенню на території України гострої респіраторної хвороби COVID-19. *Проблеми правового регулювання цивільних відносин в умовах COVID-19* : матер. всеукр. науково-практичної онлайн-конференції (23 квітня 2020 р.). За заг. ред. д.ю.н., проф. Є. О. Харитонова. Одеса : Фенікс, 2020. С. 115-118. URL: http://dspace.onua.edu.ua/handle/11300/20941

8. Колодін А.О. Щодо особливостей договору чартеру (фрахтування) за цивільним законодавством України. *Юридичний вісник.* 2020. № 1. С. 292-298. URL: http://yuv.onua.edu.ua/index.php/yuv/article/view/1636

9. Колодін А.О. Правова природа і значення чартеру в українському законодавстві і законодавстві країн ЄС. *Інформаційні технології в умовах оновлення цивільного законодавства* : матер. всеукр. круглого столу (12 червня 2020 р.). За заг. ред. д.ю.н., проф. Є. О. Харитонова, 2020. С. 69-72. URL: http://dspace.onua.edu.ua/handle/11300/2024

10. Колодін А.О. Правова природа цивільно-правової природи відповідальності учасників фрахтування. *Цивілістичні проблеми колізії приватних та публічних інтересів в умовах пандемії COVID-19* : матер. всеукр. наук.-практ. конф. За заг. ред. Є. О. Харитонова. Одеса, 2020. С. 75-78.

11. Колодін А.О. Щодо здійснення порівняння різних видів чартеру: схожість та відмінності. *Римське право і сучасність «Епідемії в Європі і право від Риму до COVID-19* : матер. всеукр. науково-практичної онлайн-конференції (13 червня 2020). За заг. ред. д.ю.н., проф. Є. О. Харитонова, 2020. С. 75-78. URL:

http://dspace.onua.edu.ua/bitstream/handle/11300/13061/%d0%97%d0%b1%d1%96%d1%80%d0%bd%d0%b8%d0%ba_%d0%a0%d0%b8%d0%bc%d1%81%d1%8c%d0%ba%d0%b5%2012.06.2020_A.pdf?sequence=1&isAllowed=y

12. Колодін А.О. До окремих питань правового регулювання бербоут-чартеру. *Шерешевські читання. Оновлення Цивільного кодексу України: концептуальні засади:* матер. всеукр. наук.- практ. конф. За заг. ред. Є. О. Харитонова. Одеса, 2020. С. 158-161. URL: http://dspace.onua.edu.ua/handle/11300/19471

13. Колодін А.О. До питання визначення договору чартеру (фрахтування) за цивільним законодавством України. *Шерешевські читання «Рекодифікація договірного права в умовах інтеграційного розвитку України»:* матер. всеукр. наук.-практ. конф. (6 грудня 2019 р.). За заг. ред. д.ю.н., проф. Є.О. Харитонова. Одеса : Фенікс, 2019. С. 57-59.

14. Колодін А.О. До питання порівняльного аналізу чартеру і коносаменту при морському перевезенні вантажу. *Правове життя сучасної України* : у 3 т. : мат. міжнар. наук.-практ. конф. (м. Одеса, 15 трав. 2020 р.). Відп. ред. М. Р. Аракелян. Одеса : Видавничий дім «Гельветика», 2020. Т. 3. С. 464-468. URL: http://dspace.onua.edu.ua/handle/11300/13407

Заступник начальника Південного міжрегіонального управління Міністерства юстиції в Одеській області Південного міжрегіонального управління Міністерства юстиції (м. Одеса) Анатолій БУРЯЧЕНКО

Заступник начальника Управління - начальник відділу судової роботи та міжнародного співробітництва в Сергій КОРОТКОВ

Одеській області Управління судової роботи та міжнародного співробітництва Південного міжрегіонального управління Міністерства юстиції (м. Одеса)

Головний спеціаліст відділу судової роботи та міжнародного співробітництва в Одеській області Управління судової роботи та міжнародного співробітництва Південного міжрегіонального управління Міністерства юстиції (м. Одеса)

Анна СТАРОСТІНА

Додаток С

«ЗАТВЕРДЖУЮ»

В.о. ректора Національно університету

«Одеська юридична академія»,

М. АРАКЕЛЯН

«24» жовтня 2022 р.

АКТ

про впровадження наукових розробок дисертаційного дослідження КОЛОДІНА Артема
на тему: «Цивільно-правова відповідальність за невиконання чи неналежне виконання договору чартеру (фрахтування)» в навчальну та науково-дослідну діяльність
Національного університету «Одеська юридична академія»

Комісія у складі: *голови* – в.о. ректора, першого проректора Національного університету «Одеська юридична академія», професора Мінаса Аракеляна, *членів комісії:* проректора з навчальної роботи Національного університету «Одеська юридична академія», професора Галини Ульянової, начальника навчально-методичного відділу Національного університету «Одеська юридична академія» Людмили Кузнецової, завідувача кафедри цивільного права Національного університету «Одеська юридична академія», професора Євгена Харитонова, склала цей акт про те, що результати дисертаційного дослідження Колодіна Артема на тему: «Цивільно-правова відповідальність за невиконання чи неналежне виконання договору чартеру (фрахтування)» на здобуття ступеня доктора філософії за спеціальністю 081 – «Право» використовуються у навчальному процесі Національного університету «Одеська юридична академія» при викладанні навчальних дисциплін «Цивільне право», «Цивільне та сімейне право України», «Договірне право», «Сучасні проблеми цивільного права», «Зобов'язальне право», «Цивільне та сімейне право в сучасних умовах», а також у науково-дослідній роботі здобувачів вищої освіти, науковців.

Так, були враховані положення дисертації про необхідність розширити обсяг матеріалу, що викладається у рамках навчальних дисциплін «Цивільне право», «Цивільне та сімейне право України», «Договірне право», «Сучасні проблеми цивільного права», «Цивільне та сімейне право в сучасних умовах», зокрема, включити питання щодо розширеного визначення цивільно-правової відповідальності сторін за не виконання чи неналежне виконання договору чартеру (фрахтування), розмежування підстав та умов цивільно-правової відповідальності сторін за не виконання чи неналежне виконання договору

чартеру (фрахтування), а також конкретизації правових наслідків, які настають у такому випадку.

При розробці програми навчальних дисциплін Цивільне право», «Цивільне та сімейне право України», «Проблеми цивільного права», «Зобов'язальне право», «Договірне право», «Сучасні проблеми цивільного права» були враховані висновки дисертаційної роботи, зокрема, щодо проблем визначення правової природи договору чартеру (фрахтування), щодо визначення підстав та умов цивільно-правової відповідальності сторін за невиконання чи неналежне виконання договору чартеру (фрахтування), щодо проблем виокремлення підстав звільнення від цивільно-правової відповідальності сторін за невиконання чи неналежне виконання договору чартеру (фрахтування) в сучасному законодавстві України, які необхідно розширити, доповнити та запропонувати внести зміни у чинне законодавство України.

Крім того, рекомендовано до використання у навчальному процесі 14 наукових праць, основними з яких є наступні публікації:

1. Колодін А.О. Щодо порівняльного аналізу договору морського перевезення вантажу та договору чартеру (фрахтування) за законодавством України. *Часопис цивілістики.* 2021. № 41. С. 51-55. URL: http://dspace.onua.edu.ua/handle/11300/15662

2. Колодін А.О. Особливості укладення договору фрахтування (чартеру) у період пандемії COVID-19. *Шерешевські читання. Проблеми цивілістики в умовах пандемії та ІТ:* матер. всеукр. наук. конференції (м. Одеса, 10 грудня 2021 р.). За заг. ред. Є. О. Харитонова. Одеса : Фенікс, 2021. С. 133-135. URL: http://dspace.onua.edu.ua/handle/11300/20606

3. Колодін А.О. Щодо питань правового регулювання, сутності та основних інтересів сторін за договором бербоут-чартеру. *Юридичний вісник.* 2021. № 2. С. 153-158. URL: http://yuv.onua.edu.ua/index.php/yuv/article/view/2168

4. Колодін А.О. Окремі питання віднесення договорів рейсового чартеру та тайм-чартеру до договору морського перевезення в Україні. *Юридичний вісник.* 2021. № 5. С. 107-114. URL: http://yuv.onua.edu.ua/index.php/yuv/article/view/2253

5. Kolodin A.O. Actual issues of termination of the charter contract (charter) under the legislation of Ukraine. *Visegrad Journal on Human Right.* № 6. 2021. С. 76-82. URL: http://dspace.oduvs.edu.ua/bitstream/123456789/2515/1/%D0%A0%D0%B5%D0%B7%D0%B0%D1%82__%D0%9B%D0%B0%D0%BD%D1%86%D0%B5%D0%B4%D0%BE%D0%B2%D0%B0%2C_%D0%91%D0%B5%D1%80%D0%B5%D0%B7%D0%BE%D0%B2%D0%B5%D0%BD%D0%BA%D0%BEVJNR_6_2021.pdf

6. Minchenko, R., Lutsyuk, P., Kamensky, D., Kolodin, A., Shamota, O. Civil and criminal liability in the field of transport relations: the impact of the Covid-19 pandemic. *Amazonia Investiga.* 2021. Vol. 10. Iss. 40. P. 212-221. URL: https://amazoniainvestiga.info/index.php/amazonia/article/view/1613

7. Колодін А.О. До питання особливостей надання послуг чартеру в умовах карантинних заходів із запобігання поширенню на території України гострої респіраторної хвороби COVID-19. *Проблеми правового регулювання цивільних відносин в умовах COVID-19* : матер. всеукр. науково-практичної онлайн-конференції (23 квітня 2020 р.). За заг. ред. д.ю.н., проф. Є. О. Харитонова. Одеса : Фенікс, 2020. С. 115-118. URL: http://dspace.onua.edu.ua/handle/11300/20941

8. Колодін А.О. Щодо особливостей договору чартеру (фрахтування) за цивільним законодавством України. *Юридичний вісник.* 2020. № 1. С. 292-298. URL: http://yuv.onua.edu.ua/index.php/yuv/article/view/1636

9. Колодін А.О. Правова природа і значення чартеру в українському законодавстві і законодавстві країн ЄС. *Інформаційні технології в умовах оновлення цивільного законодавства* : матер. всеукр. круглого столу (12 червня 2020 р.). За заг. ред. д.ю.н., проф. Є. О. Харитонова, 2020. С. 69-72. URL: http://dspace.onua.edu.ua/handle/11300/2024

10. Колодін А.О. Правова природа цивільно-правової природи відповідальності учасників фрахтування. *Цивілістичні проблеми колізії приватних та публічних інтересів в умовах пандемії COVID-19* : матер. всеукр. наук.-практ. конф. За заг. ред. Є. О. Харитонова. Одеса, 2020. С. 75-78.

11. Колодін А.О. Щодо здійснення порівняння різних видів чартеру: схожість та відмінності. *Римське право і сучасність «Епідемії в Європі і право від Риму до COVID-19* : матер. всеукр. науково-практичної онлайн-конференції (13 червня 2020). За заг. ред. д.ю.н., проф. Є. О. Харитонова, 2020. С. 75-78. URL: http://dspace.onua.edu.ua/bitstream/handle/11300/13061/%d0%97%d0%b1%d1%96%d1%80%d0%bd%d0%b8%d0%ba_%d0%a0%d0%b8%d0%bc%d1%81%d1%8c%d0%ba%d0%b5%2012.06.2020_A.pdf?sequence=1&isAllowed=y

12. Колодін А.О. До окремих питань правового регулювання бербоут-чартеру. *Шерешевські читання. Оновлення Цивільного кодексу України: концептуальні засади:* матер. всеукр. наук.- практ. конф. За заг. ред. Є. О. Харитонова. Одеса, 2020. С. 158-161. URL: http://dspace.onua.edu.ua/handle/11300/19471

13. Колодін А.О. До питання визначення договору чартеру (фрахтування) за цивільним законодавством України. *Шерешевські читання «Рекодифікація договірного права в умовах інтеграційного розвитку України»:* матер. всеукр. наук.-практ. конф. (6 грудня 2019 р.). За заг. ред. д.ю.н., проф. Є.О. Харитонова. Одеса : Фенікс, 2019. С. 57-59.

14. Колодін А.О. До питання порівняльного аналізу чартеру і коносаменту при морському перевезенні вантажу. *Правове життя сучасної України* : у 3 т. : мат. міжнар. наук.-практ. конф. (м. Одеса, 15 трав. 2020 р.). Відп. ред. М. Р. Аракелян. Одеса : Видавничий дім «Гельветика», 2020. Т. 3. С. 464-468. URL: http://dspace.onua.edu.ua/handle/11300/13407

Використання зазначених результатів дозволило більш повно та ґрунтовно викласти матеріали вказаних навчальних дисциплін та надати здобувачам вищої освіти Національного університету «Одеська юридична академія» відомості про поняття та правову природу цивільно-правової відповідальності сторін за невиконання чи неналежне виконання договору чартеру (фрахтування), а також правові наслідки, які настають у даному випадку. На основі вищезазначених публікацій запропоновано шляхи вдосконалення положень в сфері цивільно-правової відповідальності за невиконання чи неналежне виконання договору чартеру (фрахтування) за законодавством України.

Голова комісії: _____ М. АРАКЕЛЯН

Члени комісії: _____ Г. УЛЬЯНОВА

_____ Л. КУЗНЕЦОВА

_____ Є. ХАРИТОНОВ