

ОСОБЛИВОСТІ УКЛАДЕННЯ ДОГОВОРУ ФРАХТУВАННЯ (ЧАРТЕРУ) У ПЕРІОД ПАНДЕМІЇ COVID-19

Вітчизняне цивільне законодавство містить чимало різновидів договору перевезення. Особливим різновидом такого договору є договір чартеру-фрахтування. Відповідно до ст. 912 Цивільного кодексу України, «за договором чартеру (фрахтування) одна сторона (фрахтівник) зобов'язується надати другій стороні (фрахтувальникові) за плату всю або частину місткості в одному чи кількох транспортних засобах на один або кілька рейсів для перевезення вантажу, пасажирів, багажу, пошти або з іншою метою, якщо це не суперечить закону й іншим нормативно-правовим актам» [1].

Сторонами договору чартеру (фрахтування), а отже його суб'єктами є фрахтувальник та фрахтівник. Власник транспортного судна (або особа, якій транспортний засіб належить на іншій правовій підставі) виступає фрахтівником у даних відносинах. Фрахтувальником виступає юридична особа або фізична особа, що є зацікавленою в перевезенні великих партій вантажів або групи пасажирів за маршрутом, передбаченим договором чартеру (фрахтування), що як показує практика, може не збігатися із встановленими напрямками перевезення. Відправник або одержувач вантажу виступає фрахтувальником [2].

Окрему групу складають договори, що закріплюють взаємодію авіакомпаній та туристичних операторів. Перевезення туристів відбувається шляхом укладення між авіаперевізником та туроператорами договорів про визначення квоти місць на регулярних перевезеннях, підписання чартерного договору. Однак, беручи до уваги складну ситуацію, що склалася у сьогоденних реаліях, коли світ огорнула всеосяжна пандемія коронавірусу, то укладання даних договорів містять ряд вимог та особливостей. Зокрема і перевізники і користувачі послуг мають дотримуватися міжнародних вимог щодо безпеки та обмеження поширення Covid-19 [3; 4; 5].

Особливість цього виду транспорту, яким здійснюється перевезення, тобто водним або повітряним транспортом. Даний вид договорів використовують під час організації нерегулярних перевезень, для оформлення перевезення масових вантажів (нафта, вугілля, руда тощо), що заповнюють якщо не все судно, то більшу його частину. Непорідкі випадки, коли договір чартеру (фрахтування) укладається і під час пасажирських перевезень [6, С. 154–155].

Так, прикладом виступають туристичні перевезення пасажирів, де туристична компанія отримує всю або частину місць в одному чи кількох транспортних засобах (такими прикладами є літак або човен) на один або кілька рейсів для доставки або перевезення пасажирів із туристичною метою.

Зміст договорів залежить від можливостей як транспортних організацій так і можливостей фірм, що забезпечують організацію відпочинку туристів на певних територіях.

Активно співпрацюють авіаперевізники з туристичними операторами щодо перевезень чисельних груп туристів до місць масового відпочинку. Як правило, укладаються чартерні угоди, що поділяють на такі три групи: спеціальні чартери, чартерні круїзи та чартери «туди та назад». Традиційно основну масу складають чартери «туди та назад», коли за графіком перевезення здійснюються до визначених аеропортів.

Авіаційні перевезення відповідають очікуванням як туристів (швидке та зручне переміщення, надання ряду послуг на високому рівні під час польоту) та туристичних операторів, що отримують комісійні за залучення туристів до таких перевезень.

Основні положення чартерного договору визначаються за згодою авіаперевізником та туристичним оператором. Серед інших визначаються такі умови: вид літака; число місць в літаку; вартість оренди літака; маршрут із вказівкою аеропортів вильоту та прибуття; термін дії договору; регулярність здійснення авіарейсів; можливість та граничні строки зняття (скасування) авіарейсу та штрафні санкції; нерідко авіаперевізник вимагає попередньої оплати першого та останнього рейсу чартерного циклу; детально визначається оплата рей-

сів, як правило вона є попередньою та проводиться за декілька днів до рейсу; визначаються і інші умови таких перевезень.

Законодавство не змушує авіакомпанію повертати гроші у випадках, адже невиконання візових вимог вважається провиною пасажирів. Варто зазначити, що зовсім не багато авіакомпаній на час пандемії здійснюють безкоштовний обмін усіх квитків чи повернення грошей з ініціативи пасажирів. На решті, авіалініям за це доведеться заплатити штраф або й просто втратити квиток, тому що по факту рейс не скасовується.

Відповідно до п. 9 Регламенту ЄС 261/2004 пасажирів, авіарейс яких скасовано, повинні мати можливість отримати назад вартість свого квитка і можливість пересадки на інший маршрут на задовільних умовах; а також отримувати адекватну турботу під час очікування подальшого авіарейсу [7].

Договори на чартер укладаються на рік, квартал, місяць або сезон, визначається мінімальне комерційне завантаження, за умовами якого рейс буде виконуватись. Однак вирішення даного питання залежить від потреб та можливостей як авіаперевізників так і туристичних операторів. В період спаду подорожей в силу спалаху пандемії Covid-19, перевізники нерідко переглядають умови та строки заключення контрактів на більш короткі терміни, все це пояснюється лише економічними потребами тримати галузь туристичних послуг актуальною, не порушуючи при цьому як національне так і міжнародне законодавство.

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

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

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

Література:

1. Цивільний кодекс України: Закон України від 16.01.2003року. Відомості Верховної Ради України. 2003. № 40–44. Ст. 356.
2. Науково-практичний коментар до цивільного кодексу України. Ю. В. Амірова та ін. URL: <http://legalexpert.in.ua/komkodeks/gk/79-gk/1276-912.htm>.
3. Global solidarity to fight the coronavirus disease 2019 (COVID-19): Resolution adopted by the General Assembly on 2 April 2020. Seventy-fourth session Agenda item 123 Strengthening of the United Nations system. URL: <https://undocs.org/en/A/RES/74/270>
4. Global Humanitarian Response Plan, COVID-19. Geneva: United Nations Office for the Coordination of Humanitarian Affairs; 2020. URL: <https://www.unocha.org/sites/unocha/files/Global-Humanitarian-Response-Plan-COVID-19.pdf>
5. WHO, WHA, «Covid-19 response», Second plenary meeting, A73/VR/2 (Doc. 73.1. v.19.5.2020).
6. Попов В. А. Класифікація договорів, що укладаються у сфері перевезення. Наше право. 2016. № 1. С. 150–157.
7. Regulation (EC) No 261/2004 of the European Parliament and of the Council of 11 February 2004 establishing common rules on compensation and assistance to passengers in the event of denied boarding and of cancellation or long delay of flights, and repealing Regulation (EEC) No 295/91. OJ L 46. 17.2.2004. P. 1–9