

регулюють відносини між державними відомствами та волонтерськими організаціями

ЛІТЕРАТУРА:

1. Кривенко Ю.В. Благодійна та волонтерська діяльність: спільне та відмінне. Науковий журнал «Молодий вчений» №12.1(40) Грудень 2016. частина 4- 720. С.594-598
2. Про волонтерську діяльність: Закон України. Відомості Верховної Ради України. 2011. № 42. ст.435.
3. Підстави здійснення волонтерської діяльності та волонтерської допомоги. Від Римського приватного права до права Європи: матер. Міжнар. наук-практичної конференції (м. Одеса, 15 травня, 2017 року). За заг.ред. д.ю.н., проф. Є.О.Харитонова. Одеса: Фенікс, 2017. С.68-71

Колодін Артем Олексійович,
аспірант кафедри цивільного права
Національного університету «Одеська юридична академія»

ДО ОКРЕМИХ ПИТАНЬ ПРАВОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ БЕРБОУТ-ЧАРТЕРУ

Одним з різновидів договору чартеру на теперішній час, є договір про користування чужим судном. Він відомий як «bare -boat charter». Законодавство багатьох країн ЄС (наприклад, Польщі), не мають спеціальних норм, що регулюють даний різновид договору. У зв'язку з чим до цього виду договорів можна застосувати відповідно правила ст. 659 ЦК Польщі про найм. Тільки в правових системах окремих країн існують закони, що регулюють фрахтування судна без екіпажу (Італія, Франція). Так, наприклад подібне положення закріплено у Законі НДР «Про морську торгівлю» 1976 року (§ 85 – 86 SHSG). Німецький закон визначив договір бербоут-чартеру використавши визначення договору оренди [4 С. 66-67].

Сторонами є орендодавець і орендарем. За цією угодою орендодавець надає орендареві неуккомплектовані корабель (без екіпажу), а орендар зобов'язується виплатити узгоджений збір [6].

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. В подальшому фрахтувальник вживає заходів що найму екіпажу, який буде підпорядковується йому.

Всі витрати по експлуатації судна під час перебування його в бербоут-чартер несе фрахтувальник, він же відшкодовує збиток, завданий судну під час

дії бербоут-чартеру.

На підставі вищевикладеного, договір бербоут-чартеру можна визначити, як угоду, згідно з яким орендодавець передає фрахтувальнику корабель без екіпажу і обладнання (можливо, з частковим екіпажем і обладнанням) на певний термін, зазначений в договорі або на невизначений термін, а фрахтувальник зобов'язується виплатити орендодавцю узгоджену плату [7 С. 47-48]. Слід додати, що відповідно до ст. 767 ЦК України орендодавець повинен дати наймачеві (фрахтувальника) майно (чартерні судна) в 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 в протязі всього терміну договору оренди [1].

Незважаючи на спільність договору оренди та бербоут-чартеру, важко говорити про ідентичність цих двох угод. Положення ст.ст. 767, 912 ЦК України [1], які можуть застосовуватися по ст. 203 КТМ України [2, 3] 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 і 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 ХХ століття. Якщо раніше загальноновизначених 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 [5].

Слід звернути увагу на відсутність конкретизованого положення регулюючого питання фрахтування транспортних засобів в умовах бербоут-чартеру у більшості іноземних законодавств. Основна увага робиться на регулювання правовідносин між судновласником та фрахтувальником у бербоут-чартері на підставі відповідного договору, тобто письмового документу в якому передбачено розподіл відповідальності та витрат з утримання і експлуатації транспортного засобу.

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.

В даний час спостерігається збільшення ролі даного договору в 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 судів. З іншого боку, бербоут-чартер дозволяє економічно вигідно використовувати суду. 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 корабля значно відрізняється від правил, що регулюють договір оренди з точки зору ЦК України. Тому, в зв'язку зі зростаючим значенням цієї угоди в морському світі, було б доцільно більш врегулювати положення договору бербоут-чартеру в КТМ України, беручи до уваги специфіку практики і морських транспортних відносин.

ЛІТЕРАТУРА:

1. Цивільний кодекс України: Закон України від 16.01.2003 р. Відомості Верховної Ради України. 2003. № 45–46. Ст. 356.
2. 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>
3. Кодекс торговельного мореплавства України (КТМУ). Науково-практичний коментар. Коментовані кодекси – науково-практичні коментарі до чинного законодавства України. URL: <http://uazakon.ru/ukr/ktmu/index.htm>
4. Ніцелєвіч А. Договір фрахтування судна на час. Судноплавство. 2002. №1-2. С.66-67.
5. Судник Н.В. Організаційно-економічні основи забезпечення ефективної експлуатації орендованого флоту: автореф. дис. ... канд. екон. наук : 08.00.04. Ін-т проблем ринку та екон.-екол. дослідж. О., 2016. 20 с.
6. Цивільне право України. Договірні та недоговірні зобов'язання: підручник. За заг. ред. С.С. Бичкової. 3-тє вид., змін та допов. К.: Алєтра, 2014. 496 с.
7. Lista publicațiilor: Tașian Roman -1 articole. Descărcări – 2. Vizualizări – 287. Articole în reviste din RM – 1. 2016 – 1.