

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

ПРАВОВА ПРИРОДА І ЗНАЧЕННЯ ЧАРТЕРУ В УКРАЇНСЬКОМУ ЗАКОНОДАВСТВІ І ЗАКОНОДАВСТВІ КРАЇН ЄС

Трампові перевезення, юридичною формою яких виступає чартер, регулюються внутрішньодержавним законодавством.

Договір морського перевезення в трамповому судноплаванні має форму чартеру. У більшості випадків цей договір укладається за допомогою посередника або фрахтового брокера та містить ряд обов'язкових умов, що відносяться до судна, вантажу, фрахтові, порядку оплати стивідорних робіт, диспача, демереджа [3].

У загальному обсязі морських перевезень нерегулярне (трампове) судноплавання продовжує переважати, і чартер відноситься до тих інститутів морського права, які мають велике практичне значення.

Чартер розрахований на перевезення великих партій вантажів, перш за все масових. Тому при перевезеннях по чартеру надається все судно, частина його або певні суднові приміщення.

Ця особливість чартеру, по-перше, вимагає узгодження широкого кола умов, що відносяться не тільки до самої перевезення, але і до характеристики подається судна, і, по-друге, ускладнює оцінку правової природи чартеру, тому що у взаєминах сторін виникають елементи оренди (майнового найму).

Перевезення по чартеру, незважаючи на їх широке застосування, не є предметом міжнародних угод. Вирішальне значення має діяльність міжнародних морських організацій, в першу чергу БІМКО, і національних об'єднань судновласників і фрахтувальників, що виробило практично зручні і звичні форми фрахтування судів на основі проформ чартерів.

Наприклад, БІМКО розробила деякі визначення, які можуть з однаковим успіхом застосовуватися в різних чартери: «робочі дні» (working days)», поточні (календарні дні) або «послідовні дні» (running days or consecutive days), «все заощаджене час» (all time saved), «деміредж» (demurrage) і ін. Визначення, що використовуються в чартери, видані в грудні 1980 року спільно з Балтійської і Міжнародної морської конференцією (БІМКО, Копенгаген), Міжнародним морським комітетом (ММК, Антверпен) [10], Федерацією національних асоціацій судових брокерів і агентів (Фонасьє-БА, Лондон), Генеральною Радою британського судноплавання (Лондон) [11].

Це допоможе усунути існуючу невизначеність, яка пов'язана з різним

тлумаченням цих термінів у різних країнах.

При аналізі чартеру необхідно відштовхуватися від норм національного морського права, що має в окремих країнах суттєві відмінності.

Згідно ст. 134 КТМ України та ст. 912 ЦК України [2, 3], договори чартеру (фрахтування) можуть полягати для перевезення вантажів, які перевізник зробить цілим судном або певною частиною з його вантажного простору або в певному судновому приміщенні. Висновок і зміст договорів перевезення вантажів можна доводити чартерами, коносаментами та іншими письмовими доказами (ст. 134 КТМ України) [3]. Таким чином, в українському законодавстві чартер є одним з декількох видів договорів перевезення вантажів.

В юридичній літературі країн ЄС, наприклад у болгарській юридичній літературі підкреслюється намір законодавця розмежувати чартер від тайм-чартеру і від договору найму судна без екіпажу [9]. У ст. 99 польського морського кодексу (ПМК) чартер розглядається як різновид договору вантажного перевезення, визначення якої дано в ст. 98 ПМК. У ст. 169 КТМ РБ, в § 1, 2 ст. 149 і ст. 158 ПМК виражений принцип, відповідно до якого фрахт підлягає сплаті лише при повному або частковому досягненні результатів перевезення.

Існують безліч стандартних і приватних форм чартерів (рейсові чартери, тайм-чартери, дімайз-чартери, бербоут-чартери та інш.). Окремі великі фрахтователи мають свої форми чартерів. При укладанні договору в стандартні і приватні форми чартерів вносяться численні додаткові умови. Згодом ряд з них придбав стандартні формулювання. Окремі стандартні форми чартерів діють з кінця XIX – початку XX століть. Старі стандартні форми, як правило, відповідають інтересам судновласників, а більш пізні форми – інтересам фрахтувальників.

Перший обов'язок судновласника – надання судна фрахтувальнику, тобто передача йому правомочності користування, права комерційної експлуатації судна від свого імені. Другий обов'язок надання судна фрахтувальнику тимчасово, на обумовлений термін, після закінчення якого фрахтувальник зобов'язаний повернути його судновласнику. Цей термін може становити від декількох місяців до декількох років або час, необхідний для виконання одного або декількох рейсів.

Поряд з перевезенням вантажу в ЦК України згадано також про перевезення пасажирів та інші цілі перевезення, наприклад цілі можуть бути різними: для перевезення вантажів або пасажирів, виробництва буксирних, криголамних і рятувальних операцій, наукових і культурних цілей і тощо.

Можливість зафрахтувати судно для інших, ніж перевезення цілей, торгового мореплавства – одна з відмінностей тайм-чартеру від договору морського перевезення вантажу і, зокрема, від договору фрахтування судна на рейсовий чартер.

Експлуатація зафрахтованого тимчасово судна може здійснюватися тільки з метою торговельного мореплавства. Судно за цим договором не може використовуватися як готель, склад, ресторан. Саме це відрізняє договір фрахтування судна на час від договору майнового найму. Хоча судно передається в користування фрахтувальника, слід визнати, що до останнього на час переходить також правомочність володіння судном.

Ще один обов'язок судновласника полягає в наданні їм фрахтувальнику послуг з управління судном і його технічної експлуатації. Строго формально надання таких послуг виходить за межі предмета оренди і зближує тайм чартер з договорами про надання послуг. Однак їх договори про оренду транспортних засобів з наданням послуг з управління та технічної експлуатації віднесені до одного з видів договору оренди.

Плата за користування судном встановлюється угодою сторін. Зазвичай вона розраховується на основі фіксованих ставок за тонну дедвейту судна або місячної ставки за все судно. Як правило, плату вносять авансом. Звичайною практикою є наявність в договорі умови, що дозволяє судновласнику вилучити судно з експлуатації фрахтувальника за прострочення платежу чергового внеску. Згодом було знайдено компромісне рішення в формі *antitechnicality clause*. Її сенс: при простроченні фрахтувальником чергового внеску судновласник дає йому повідомлення із зазначенням строку внесення простроченого платежу, перш ніж реалізувати своє право на вилучення судна з експлуатації фрахтувальника.

ЛІТЕРАТУРА:

1. Конституція України: станом на 1 верес. 2016 р.: відповідає офіц. тексту. Харків: Право, 2016. 82 с.
2. Цивільний кодекс України: Закон України від 16.01.2003 р. *Відомості Верховної Ради України*. 2003. № 45–46. Ст. 356.
3. Кодекс торговельного мореплавства України, Закон України 23 травня 1995 року № 176/95-ВР (Відомості Верховної Ради України (ВВР), 1995, №№ 47, 48, 49, 50, 51, 52, ст. 349) // URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/176/95-%D0%B2%D1%80#top>
4. Конвенція Організації Об'єднаних Націй про морське перевезення вантажів від 31 березня 1978 року // URL: http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/995_391/card6#Public.
5. Конвенція Організації Об'єднаних Націй про договори повного або часткового морського міжнародного перевезення вантажів від 11.12.2008 р. // URL: http://www.un.org/ru/documents/decl_conv/conventions/carriageof_goods.shtml.
6. Макаров И. М. Понятие договора морской перевозки // Научный вестник международного гуманитарного университета. – 2011. – № 1. – С. 78–80.

7. Цивільне право України. Договірні та недоговірні зобов'язання: [підручник] [С. Бичкова, І.А. Бірюков, В.І. Бобрик та ін.]; за заг. ред. С.С. Бичкової. – 3-тє вид., змін, та допов. – К.: Алерта, 2014. – 496 с.

8. Цивільне право : підручник : у 2 т. / В. І. Борисова (кер. авт. кол.), Л. М. Баранова, Т. І. Бегова та ін.; за ред. В. І. Борисової, І. В. Фатєєвої, В. Л. Яроцького – Х. : Право. – 2011.-Т. 2.-816 с.

9. Кодекс на търговското мореплаване на Република България // Държавен вестник. 1970. № 55, 56; Сборник на нормативни документа на РБ. 1998. Т. 7. Разд. II.

10. Текст Устава ММК // Comite Maritime International, Year book 1990- 1991. р. 2-11.

11. Конвенція про полегшення міжнародного морського судноплавства 1965 р. // URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_064#Text

12. Александрова К.И. Материалы БИМКО по вопросам морского права / К.И. Александрова. – М., 1972. – 125 с.

Кучерявенко Вікторія Сергіївна,
аспірантка кафедри цивільного права
Національного університету «Одеська юридична академія»

ПРАВО НА ВІДПОВІДЬ, ЯК СПОСІБ ЗАХИСТУ ПРАВА НА ЧЕСТЬ, ГІДНІСТЬ ТА ДІЛОВУ РЕПУТАЦІЮ ПОРУШЕНОГО ВІНТЕРНЕТ- ЗМІ

Право на відповідь – спеціальний спосіб захисту честі, гідності та ділової репутації, який закріплений в ст.277 Цивільного кодексу України (далі – ЦК України), ч.1 ст. 30 Закону України «Про інформацію» та ст.65 Закону України «Про телебачення та радіомовлення».

На законодавчому рівні зміст права на відповідь не розкривається. В доктрині цивільного права під правом на відповідь розуміють: право на висвітлення власної точки зору щодо поширеної інформації та обставин порушення особистих немайнових прав [1,с.206]; право вимагати від ЗМІ, висвітлення власної точки зору та /або тлумачення поширеної інформації та обставин порушення особистого немайнового права без визнання її недостовірною [2, с.111]; право особи, про яку поширено в ЗМІ негативну інформацію, на пояснення, коментар чи власне тлумачення справи, здійсненні в тому самому порядку, в якому про неї було поширено негативну інформацію [3, с.286].

З огляду на зміст доктринальних визначень, підкреслимо обґрунтованість зауважень представників юридичної спільноти відносно ролі права на відповідь в забезпеченні плюралізму думок [4]і підтримки громадської дискусії, відсутності істотного втручання у свободу вираження поглядів представників ЗМІ, в силу не заперечення права представника ЗМІ