

transactions (agreements, the contract, etc.) on carrying over of duties of the previous debtor on the new. Thus it is necessary to adhere of some certain requirements for giving to the similar agreement (contract) of a validity. Unfortunately, in Ukraine, legal regulation of the specified institute is not perfect, so it is possible to improve on the basis of the legislation of more developed countries.

Keywords: transfer of debt; law of obligation; debtor; creditor; delegation; debt; obligation; novation; settlement; contract.

УДК 347.794/795

Т. Чухрай

ПРАВОВА ПРИРОДА ДОГОВОРУ ФРАХТУВАННЯ (ЧАРТЕРУ)

Морське судноплавство відіграє важливу роль в економіці нашої країни, займаючи центральне місце в єдиній системі транспортних перевезень. Специфіка морського транспорту полягає в тому, що він призначений не тільки для перевезення вантажів усередині країни, а частіше за все виконує таку функцію, як забезпечення зовнішньоторговельних зв'язків між різними державами. Морський транспорт вважається самим універсальним видом транспорту, який спеціалізується на обслуговуванні міжнародної торгівлі.

В даний час морський транспорт займає перше місце у світі як по загальному обсягу перевезень, так і по міжнародних перевезеннях, в яких домінуюче становище належить міжнародним перевезенням вантажів. Не випадково тому, як в зарубіжній, так і у вітчизняній юридичній літературі, наголошується той факт, що, незважаючи на бурхливий і швидкий розвиток інших видів транспорту, морські перевезення залишаються найчастіше використовуваним видом транспортування зовнішньоторговельних вантажів (понад 90 % від загального обсягу зовнішньоторговельних вантажів) [1, 12].

Складність регулювання відносин на морському транспорті обумовлює підвищений інтерес з боку вчених. Питаннями морських перевезень як таких і наймену морського транспортного засобу в різний час займалися такі фахівці в галузі морських перевезень, як Н. Ю. Єрпильова, І. В. Лукшин, В. О. Косовська, В. Б. Ліпавський та ін. Проте слід відмітити, що багато питань, що стосуються морських перевезень, дотепер залишаються невирішеними і носять дискусійний характер. До таких питань слід віднести й договір фрахтування.

Правовідносини, що стосуються морського перевезення вантажу, виникли за якнайдавніших діб. У зв'язку з цим слід послатися на пам'ятку стародавнього права, що належить до XVIII в. до н.е., — Кодекс царя Хаммурапі, де мовиться таке: «Якщо людина найме корабельника і судно, навантажить його хлібом, рослинною олією і фініками або яким би то не було вантажем, і цей корабельник буде недбалий і потопить судно або погубить те, що знаходиться на ньому, то корабельник повинен відшкодувати судно, яке він потопив, і все, що він погубив на ньому» [2, 10].

В даний час правовідносини в галузі морських перевезень розвиваються і поглиблюються.

Характеризуючи торгове мореплавання як діяльність, зв'язану з використанням судів, Кодекс торгового мореплавання України (далі — КТМ України) (ст. 1) на перше місце ставить перевезення вантажів [3, 230].

Відносини з приводу перевезення вантажів морським транспортом достатньо специфічні, щоб виділитися в загальній системі правових норм в самостійний інститут морських перевезень [4, 8].

У даний час у відсутність монополії на морське перевезення і за наявності ринкових відносин існує жорстка конкуренція на внутрішньому і зовнішньому ринках між національними і іноземними морськими перевізниками. Тому проблема правового регулювання морських перевезень для України актуальна.

Договір морського перевезення вантажу — один з своєрідних і складних видів транспортного договору, що відображають специфіку і звичаї відносин, пов'язаних з морським торговим мореплаванням, і один з центральних інститутів морського права. Як вірно відзначає В. О. Косовська, питання, що стоїть перед визначенням поняття «договір морського перевезення вантажу», становить предмет самих дискусійних тем у цій сфері [5, 9].

Законодавче визначення договору морського перевезення вантажу надане в ст. 133 КТМ України: «За договором морського перевезення вантажу перевізник зобов'язаний доставити вантаж, який йому передав або передасть відправник, в порт призначення і видати його уповноваженій на отримання вантажу особі (далі — одержувач), а відправник або фрахтувальник зобов'язаний сплатити за перевезення вантажу встановлену плату (фрахт)».

У принципі це визначення відповідає загальному визначенню договору перевезення вантажу, що міститься в ст. 909 Цивільного кодексу України (далі — ЦК України).

Договір морського перевезення вантажу може бути укладений: 1) з умовою надання для морського перевезення вантажу всього судна, частини його або певних суднових приміщень (чартер); 2) без такої умови.

Обов'язкова ознака договору першого виду — здійснення перевезення на особливих умовах: для розміщення вантажу надається все судно, його частина або певні суднові приміщення. Цей договір у ст. 133 КТМ України названий чартером. Він використовується при перевезенні вантажу трамповими суднами.

Договір перевезення вантажу другого виду полягає без умови надання всього судна, його частини або певних суднових приміщень. В КТМ України або яких-небудь інших нормативних актах України назва такого договору не наводиться. Умовно його можна б було назвати договором за коносаментом. Коносаментом підтверджується укладення договорів при перевезенні вантажів на лінійних суднах.

Таким чином, можна говорити про те, що національне морське законодавство не визнає автономного існування договору фрахтування на рейс, а передбачає лише два види договору морського перевезення вантажу, хоча в юридичній літературі дотепер немає єдиної думки щодо юридичної природи договору перевезення і договору фрахтування, про єдність і відмінність підходів до самого перевезення вантажу. Одні автори затверджують, що йдеться про єди-

ний договір, який виступає в двох формах (двох видах); інші дотримуються погляду, згідно з яким йдеться про два самостійні по своїй природі види договорів [6, 104].

Складність практичного вживання і теоретичного дослідження даних видів договору зумовлюється тим, що т.з. договір перевезення вантажу за коносаментом є класичним варіантом договору перевезення, а договір фрахтування (рейсовий чартер) поєднує елементи договору фрахтування і договору морського перевезення вантажу. Складнощі у визначенні правової природи договору фрахтування спричинені й багатозначністю законодавчих найменувань: «фрахтування», «бербоут-чартер», «тайм-чартер».

Національні законодавства таких морських держав, як Англія, США, Скандинавські країни, не мають єдиного підходу до даної проблеми.

Наприклад, в Англії відсутнє «статутне» законодавство, що регламентує перевезення вантажу по чартеру, а договором фрахтування визнається договір, згідно з яким судновласник погоджується перевезти вантаж морем або надати судно для виконання перевезення. Договір може бути укладений на рейс або декілька рейсів, у тому числі і на певний проміжок часу, що свідчить про те, що договір тайм-чартеру також є договором перевезення.

Не принципово відрізняються від англійського законодавства доктрина і судова практика США.

У Скандинавських державах законодавство розглядає договір перевезення вантажу з наданням всього судна, його частини або окремих суднових приміщень як форму або вид договору перевезення.

На відміну від розглянутих доктрин законодавство Франції чітко розмежовує договір перевезення і договір фрахтування, розглядаючи останній як особливий вид договору, який не є ані договором перевезення, ані договором найму.

В законодавстві деяких країн є і інші особливості: в них передбачається, що якщо вантаж перевозиться на трамповому судні, то правовідносини учасників морського перевезення можуть регулюватися двома договорами — договором фрахтування і договором перевезення вантажу. При цьому відносини фрахтувальника (судновласника) і фрахтувальника регулюються договором фрахтування (чартером), а відносини перевізника з одержувачем вантажу — умовами договору морського перевезення, які передбачені в коносаменті [2, 11].

Рейсовий чартер є консенсусним договором, оскільки права та обов'язки сторін виникають з моменту його підписання.

Двостороннім документом, регулюючим ці правовідносини, виступає рейсовий чартер, в якому детально узгоджуються умови перевезення. Фрахтувальник зобов'язаний перевезти конкретний вантаж на обумовленому судні за один або декілька рейсів, а фрахтувальник зобов'язаний сплатити обумовлену плату (фрахт).

Перевізник (фрахтувальник) несе відповідальність за збереження вантажу фрахтувальника і всі витрати по експлуатації судна, оскільки судном володіє він.

Фрахтувальником може виступати як власник судна, так і інша особа, що експлуатує його від свого імені (судновласник).

Важливо відзначити, що фрахтувальник не вступає в інші правовідносини з фрахтувальником (перевізником), за винятком правовідносин по безпосередньому перевезенню вантажу. Фрахтувальник сплачує фрахт, а фрахтувальник перевозить вантаж і доставляє його в пункт призначення.

На відміну від договору фрахтування договір перевезення вантажу по коносаменту є реальним договором. Документом, регулюючим відносини відправника і перевізника, служить коносамент.

На відміну від фрахтувальника по рейсовому чартеру, який зобов'язав надати певне судно або його частину, перевізник за договором морського перевезення вантажу розміщує його на судні або судах (на свій розсуд).

Що стосується відповідальності фрахтувальника по рейсовому чартеру, то вона має загальний правовий характер і підстави її виникнення включаються в договір, тоді як відповідальність перевізника і вантажовідправника визначається відповідно до норм міжнародних конвенцій або морським законодавством тієї або іншої країни.

В українському законодавстві положення, присвячені рейсовому чартеру, містяться в гл. 6 КТМ України. Крім того, визначення чартеру дається ст. 912 ЦК України: «За договором фрахтування (чартер) одна сторона (фрахтувальник) зобов'язана надати іншій стороні (фрахтувальнику) за плату всю або частину місткості одного або декількох транспортних засобів на один або декілька рейсів для перевезення вантажів, пасажирів і багажу».

Дане визначення, що виражає, швидше, економічну сутність чартеру, дещо відрізняється від дефініції, наведеної в ст. 133 КТМ України, яка в гл. 6 унікає використання терміна «договір фрахтування» стосовно рейсового чартеру і не називає перевізника в договорі чартеру «фрахтувальником».

Уявляється, що така позиція законодавця пояснюється прагненням провести чітко розмежування між рейсовим чартером і договорами оренди (тайм-чартер, бербоут-чартер) [7, 13].

Кажучи про предмет договору фрахтування транспортного засобу, перш за все необхідно проаналізувати визначення, дане в ЦК України.

Як впливає з тексту Закону, поняття «договір фрахтування» і «чартер» є синонімами.

Для правильного визначення правового режиму, що підлягає вживанню до відносин сторін, необхідно чітко визначити предмет договору. Більш того, щоб договір вважався укладеним, необхідно погоджувати всі його істотні умови, серед яких в першу чергу ЦК України виділяє умову про предмет договору.

Як впливає із ст. 912 ЦК України, договір фрахтування (чартер) укладається відносно місткості транспортного засобу (одного або декількох). Відповідно зафрахтована або сплачена повинна бути вся місткість транспортного засобу або її частина.

Слід погодитися з думкою В. О. Косовської, що необхідна нова редакція ст. 912 ЦК України, оскільки формулювання чинної її редакції не відображає юридичну природу чартеру як виду договору перевезення, оскільки предметом зобов'язання перевізника (фрахтувальника) при чартері є дії за поданням всієї

або частини місткості транспортного засобу на один або декілька рейсів, тоді як предмет договору перевезення — послуги з доставки увіренних перевізнику вантажів в пункт призначення [5, 11].

Крім ст. 912 ЦК України, правове регулювання даного виду договору здійснюється також на підставі ст. 133 КТМ України, аналіз якої дозволяє зробити висновок, що чартер (договір фрахтування судна) є договором, відповідно до якого одна сторона-перевізник (фрахтувальник) зобов'язана перевезти вантаж з порту відвантаження в порт призначення з умовою надання до перевезення всього судна, частини судна або окремих суднових приміщень, а інша сторона-фрахтувальник (вантажовідправник або вантажоодержувач) зобов'язана надати вантаж до перевезення і сплатити провізну плату (фрахт).

Як вже не раз наголошувалося в юридичній літературі, редакція ст. 133 КТМ України не є цілком вдалою, оскільки в ній відбувається змішення двох різних самостійних цивільно-правових конструкцій — договору фрахтування і договору оренди морського судна. Коли йде мова про обов'язок фрахтувальника надати фрахтувальнику все судно, частини судна або окремі суднові приміщення, то має місце договір оренди повітряного судна.

У разі ж, коли договір полягає відносно місткості морського судна, то в наявності договір фрахтування або чартер. Проте і тут допущена неточність. В КТМ України йдеться про частину судна і окремі суднові приміщення (ст. 133). Мабуть, що це всього лише граматична помилка авторів Кодексу торгового мореплавання, адже навряд чи кому-небудь знадобиться фрахтувати, скажімо, задню частину судна або ліву частину, палубу або трюм. Мову, швидше, потрібно вести про місткість судна (всієї або її частини), корисну з комерційної точки зору. Інакше в ст. 133 КТМ України взагалі не згадується про чартер в тому значенні, яке в нього вкладає ЦК України.

Як вірно відзначає С. В. Вавілін, враховуючи логіку структурного розташування даних норм в ЦК України, слід однозначно віднести договір фрахтування (чартеру) до особливої форми перевезення і відрізнити його від договору фрахтування на якийсь час [8, 20].

Віднести договір фрахтування до договору перевезення можна по таких ознаках: в обох випадках однієї із сторін правовідносин виступає транспортна організація (перевізником, фрахтувальником виступає або власник судна, або судновласник); правовідносини складаються з приводу експлуатації судна; предметом їх є діяльність по наданню послуг з перевезення вантажу (перевізник, фрахтувальник перевозять вантаж і доставляють його в пункт призначення); економічною метою одного і другого є переміщення вантажу морським шляхом з одного порту в інший. В обох договорах присутня третя особа — одержувач. Одержувач не бере участь в укладенні договору перевезення, але придбаває за цим договором певні права.

Уявляється, що необхідно внести зміни не тільки в ЦК України, сформулювавши в ст. 912 предмет договору фрахтування виходячи з юридичної природи договору перевезення, але і внести відповідні зміни в ст. 133 КТМ України, зокрема, п. 1 викласти в такій редакції: «За договором морського перевезення

вантажу перевізник або фрахтувальник зобов'язаний перевезти увірений йому відправником вантаж з порту відправлення в порт призначення і видати його уповноваженому для отримання вантажу особі (одержувачу), а відправник або фрахтувальник зобов'язаний сплатити за перевезення вантажу встановлену плату (фрахт)».

Додати п. 3 у ст. 133 й висловити в такій редакції: «Договір морського перевезення вантажу може бути укладений:

- 1) з умовою надання для морського перевезення всієї або частини місткості одного або декількох суден (чартер);
- 2) без такої умови».

Література

1. Ерпылева Н. Ю. Актуальные проблемы теории и практики международного транспортного права // Адвокат. 2003. № 2.
2. Лукшин И. В. Особенности договорных отношений, регулирующих торговое мореплавание // Транспортное право. 2006. — № 3.
3. Комментарий к Кодексу торгового мореплавания Российской Федерации / под ред. Г. Г. Иванова. М., 2000.
4. Институт морской перевозки // Судостроение. 2001. № 8-9.
5. Босовская В. А. К вопросу определения понятия договора морской перевозки груза // Транспортное право. — 2002. — № 3.
6. Тихенко Т. Ю. Правовая природа договора фрахтования (чартера) // Вестник СГАП. — 2008. № 1. С. 103-107.
7. Липавский В. В. Договор морской перевозки груза с условием предоставления всего судна, части его или определенных судовых помещений (чартер) // Транспортное право. — 2004. — № 4.
8. Вавилин Е. В. Аренда транспортных средств / Е. В. Вавилин. — Саратов, 2001.

Анотація

Чухрай Т. Правова природа договору фрахтування (чартеру). Стаття.

Стаття присвячена правовому регулюванню договору морського перевезення вантажу — одному з своєрідних і складних видів транспортного договору, що відображають специфіку і звичай відносин, пов'язаних з морським торговим мореплаванням, і одному з центральних інститутів морського права. Авторка здійснює загальну характеристику договору морського перевезення вантажу та документів, що опосередковують його укладення на міжнародному та національному рівні. Авторка досліджує існуючі колізії та суперечності при застосуванні КТМ України та ЦК України при укладанні договору морського перевезення, а також наводить пропозиції щодо уникнення таких колізій шляхом внесення відповідних змін до чинного законодавства.

Ключові слова: морські перевезення вантажу, міжнародно-правовий акт, національне законодавство, договір морського перевезення вантажу, коносамент, чартер, фрахтування, судно, фрахтувальник, судновласник, Кодекс торговельного мореплавання України, Цивільний кодекс України.

Аннотация

Чухрай Т. Правовая природа договора фрахтования (чартера). — Статья.

Статья посвящена правовому регулированию договора морской перевозки груза — одному из своеобразных и сложных видов транспортного договора, что отображают специфику и обычай отношений, связанных с морским торговым мореплаванием, и одному из центральных институтов морского права. Автор осуществляет общую характеристику договора морской перевозки груза и документов, опосредующих его заключение на международном и национальном уровнях. исследует существующие коллизии и противоречия при применении КТМ Украины и ЦК Украины при заключении договора морской перевозки, а также вносит предложения относительно

избегания таких коллизий путем внесения соответствующих изменений в действующее законодательство.

Ключевые слова: морские перевозки груза, международно-правовой акт, национальное законодательство, договор морской перевозки груза, коносамент, чартер, фрахтование, судно, фрахтователь, судовладелец, Кодекс торговой мореходности Украины, Гражданский кодекс Украины.

Summary

Chukhray T. Legal Nature of Fright (Charter). Article.

The given article is devoted to the legal regulation of contract of marine transportation of load to one of types of transport contract original and complex, that reflects a specific and consuetude of the relations related to the marine trade navigator, that is one of central institutes of marine law. An author carries out general description of contract of marine transportation of load and documents, indirected its conclusion on international and national levels. An author explores existent collisions and contradictions at application of Commercial Navigation Code of Ukraine and Civil Code of Ukraine at the conclusion of treaty of marine transportation, and also represents suggestions in relation to avoidance of such collisions by bringing of the proper changes to the active law.

Keywords: marine transportations of load, international law act, national legislation, contract of marine transportation of load, bill of lading, charter, fright, chartering, ship, charterer, ship-owner, Commercial Navigation Code of Ukraine, Civil Code of Ukraine.

УДК 347.512/513

О. В. Церковна

ЩОДО МЕХАНІЗМУ РЕАЛІЗАЦІЇ ФУНКЦІЙ ЦИВІЛЬНО-ПРАВОВОЇ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ ЗА ЗАВДАННЯ ШКОДИ

Цивільно-правова відповідальність за завдання шкоди — реалізація (застосування) 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.

Цивільно-правова відповідальність є обов'язком особи нести передбачені нормами права негативні наслідки за здійснення правопорушення, який має примусовий характер незалежно від того, виконується він добровільно чи у судовому порядку.

Для більш детальної характеристики цивільно-правової відповідальності за завдання шкоди є необхідність звернутися до аналізу функцій, які вона виконує.

За весь період існування вітчизняної цивілістики не було здійснено фундаментального наукового дослідження функцій цивільно-правової відповідальності за завдання шкоди. У кращому випадку розгляду цього питання приділялося кілька абзаців у підручниках з цивільного права або в монографічних дослідженнях проблем цивільно-правової відповідальності. Окремі зауваження щодо функцій цивільно-правової відповідальності були висловлені такими вченими, як Г. М. Белякова, В. Варкалло, Д. А. Липинський, Є. А. Суханов та ін.

Слово «функція» походить від латинського *functio* — здійснення. Термін «функція» не є лише юридичним поняттям, він має безліч значень. Наприк-