

ОСОБЛИВОСТІ ДОГОВОРУ МОРСЬКОГО ЧАРТЕРУ

© Несімко О. Д., 2014

Найбільшого поширення договори чартеру набули у сфері морських та повітряних перевезень. Проте, незважаючи на те, що договори морського та повітряного чартеру мають однакову правову природу, вони мають багато відмінностей. Це пояснюється, зокрема, тим, що технічні та економічні характеристики повітряних перевезень істотно відрізняються від характеристик морських. Розглядаються юридична характеристика морського чартеру, його особливості та місце у системі договірних права.

Ключові слова: чартер, перевезення, сталійний час, контрсталійний час, фрахт, тайм-чартер, диспач, нотис, демередж тощо.

О. Д. Несимко

ОСОБЕННОСТИ ДОГОВОРА МОРСКОГО ЧАРТЕРА

Наибольшее распространение договоры чартера приобрели в сфере морских и воздушных перевозок. Однако, несмотря на то, что договоры морского и воздушного чартера имеют одинаковую правовую природу, они имеют ряд отличий. Это объясняется, в частности тем, что технические и экономические характеристики воздушных перевозок существенно отличаются от характеристик морских. Рассматриваются юридическая характеристика морского чартера, его особенности и место в системе договорного права.

Ключевые слова: чартер, перевозки, стаийное время, контрстаийное время, фрахт, тайм-чартер, диспач, нотис, демередж и т. п.

O. D. Nesimko

FEATURES CONTRACT OF MARINE CHARTER

The most widely charter contracts acquired in the maritime and air transport. However, despite the fact that the contracts sea and air charter have the same legal nature, they are different. This is in particular the fact that the technical and economic characteristics of the air traffic characteristics differ significantly from the sea. The article examines the legal characterization of marine chartering its features, and its place in the law of contract.

Key words: charter, transportation, lay time, kontrstaliynny time, freight, time charter, dispatch, a notice, demurrage and so on.

Постановка проблеми. Морські чартерні договори переважно стосуються перевезень вантажу, в той час, як повітряні чартери здебільшого використовуються для перевезення пасажирів та їх багажу. Різними також є джерела регулювання договорів повітряного і морського чартеру. Адже час, що витрачається для виконання повітряного перевезення, набагато коротший за той, який необхідно використати, щоб здійснити морське перевезення. Кількість товарів, яка може бути перевезена літаком, менша за ту, яку може перевезти морське судно. Мета повітряного чартеру може бути іншою тощо.

Усе це зумовлює необхідність окремого вивчення договорів морського чартеру та повітряного чартеру.

Мета дослідження – визначити основні підходи до особливостей морського чартеру як елемента зобов’язального права, яке входить у правову систему України.

Стан дослідження. Про особливий правовий статус морського судна і все, що пов’язано з цим, неодноразово відзначали науковці і практики, зокрема: О. Балобанов, О. Брильов, Н. Терзієва, С. Горчаков, О. В. Дзера, І. А. Діковська, Г. В. Самойленко, И. М. Макаров, Л. Л. Тарасенко та ін.

Виклад основних положень. Варто зауважити, що КТМ України не містить чіткого визначення договору чартеру. Ст. 133 визначає договір морського перевезення вантажу як договір, за яким перевізник або фрахтівник зобов’язуються перевезти доручений йому відправником вантаж з порту відправлення у порт призначення і видати його уповноваженій на одержання вантажу особі (одержувачу), а відправник або фрахтувальник зобов’язується сплатити за перевезення встановлену плату (фрахт) [3].

Отже, за КТМ України договір фрахтування судна (договір чартеру) і договір морського перевезення вантажу є тотожними поняттями.

До того ж аналіз ст. 134 КТМ свідчить про те, що договір чартеру є особливим різновидом договору морського перевезення вантажу, що містить умову про надання для перевезення усього судна, його частини або окремих суднових приміщень.

Договір чартеру є консенсуальним. Враховуючи те, що його укладення не свідчить про прийняття вантажу до перевезення і не дає можливості розпорядитися ним, під час чартерних перевезень може бути виписаний і коносамент. Однак слід враховувати те, що у тих випадках, коли чартер суперечить коносаменту, умови, що містяться у чартері, є переважальними.

Договір чартеру може бути укладений як на один рейс, так і на кілька рейсів, або на рейс туди і назад (кілька послідовних рейсів туди і назад). Для відмежування договору чартеру від інших договорів, що використовуються у практиці торговельного мореплавства, зокрема від договору тайм-чартеру, за яким судно фрахтується на певний час, його називають “рейсовий чартер”.

Договір морського чартеру має бути укладений у письмовій формі. Реквізити рейсового чартеру закріплені у ст. 136 КТМ України. Зокрема встановлено, що рейсовий чартер повинен містити назви сторін, судна і вантажу, портів відправлення і призначення. Рейсовий чартер підписується фрахтівником і фрахтувальником або повноважними представниками [3].

Враховуючи те, що специфіка судна і його експлуатації у морі не дає можливості обмежитися коротким викладом основних умов договору, сторони змушені детально регламентувати багато нюансів. Підсумком тривалих розробок у цій сфері стало створення т. зв. типових чартерних проформ, розроблених, рекомендованих чи схвалених такими авторитетними організаціями, як Балтійська і Міжнародна морська конференції (БіМКО), Британська палата судноплавства та ін.

Сьогодні відомо понад 400 чартерних проформ. Існують проформи для чартерів, що призначені для перевезення вугілля, коксу, зерна, рису, арахісу, солі, фруктів та добрив. Для деяких вантажів розроблено кілька чартерів залежно від напрямків вантажопотоків. Перевезення вантажів, для яких немає спеціальних проформ, як правило, здійснюються на основі чартеру “Дженкон”, рекомендованого БіМКО [16].

Перевага чартерних проформ полягає у тому, що вони враховують інтереси судновласників і фрахтувальників. Більшість з них являє собою свого роду компроміси, вироблені в результаті тривалих переговорів.

Найчастіше проформи чартерів складаються з двох частин. Частина перша називається “боксова”, оскільки являє собою таблицю і усі відомості у ній містяться у т. зв. боксах. Тут міститься інформація про назву сторін договору чартеру, їх місцезнаходження, назву судна, його брутто/нетто місткості, місцезнаходження судна на час укладення договору. У боксовій формі також вказують порт чи місце завантаження та відвантаження, вид вантажу, його кількість, ставку фрахту, спосіб його оплати, зазначається, чи будуть використані суднові вантажні засоби, вказують сталійний час, ставку демереджу і спосіб його оплати тощо.

Друга частина чартерної проформи містить інформацію, яка повніше розкриває зміст відомостей боксової частини.

За наявності суперечностей між частинами проформи, положення першої (боксової) частини проформи є превалюючим.

Проформи чартерів використовують підписання повного тексту проформи із змінами, внесеними сторонами внаслідок заповнення і підписання боксової частини. Крім того, під час укладення різних договорів, пов'язаних з експлуатацією судна, сторони можуть посилалися на конкретну чартерну проформу.

Для зручності використання у всіх рекомендованих проформах є нумерація рядків, що залишається незмінною, незалежно від місця видання проформи та мови, якою її надруковано, що значно полегшує процес укладення договору.

Сторони під час укладення договору узгоджують стандартну проформу чартеру та зміни, що вносяться до неї. Надрукований текст у проформі має переважне значення порівняно з топографічним текстом. Часто усі зміни і доповнення подаються у т. зв. адендумі (англ. *adendum* – додаток), що додається до чартерної проформи.

Відповідно до ч. 2 ст. 133 КТМ України, сторонами договору чартеру є фрахтівник та фрахтувальник.

Фрахтівником є особа, що вступила від свого імені у договір фрахтування (чартер) і взяла на себе зобов'язання за встановлену плату здійснювати перевезення вантажу морем у порт призначення з умовою надання для розміщення вантажу судна, його частини чи певних приміщень.

Фрахтувальник – особа, яка вступила від свого імені у договір фрахтування і отримала у зв'язку із цим право вимагати, щоб зумовлений у договорі вантаж за встановлену плату був перевезений морем у порт призначення з умовою про надання судна для розміщення вантажу судна, його частини чи певних суднових приміщень.

Основним обов'язком фрахтувальника є сплата проїзної плати (фрахту). Загалом розмір фрахту, а також порядок його оплати визначаються за згодою сторін. До того ж потрібно відзначити, що окремі аспекти оплати фрахту регулюються законодавчо (статті 170–175 КТМ України).

Оскільки найчастіше договір морського чартеру укладається з метою виконання умов договору купівлі-продажу, його укладення тісно пов'язане з вибором базисних умов договору купівлі-продажу, що зібрані у міжнародних правилах тлумачення торгових термінів (ІНКОТЕРМС). Адже у них встановлені спосіб і місце доставки вантажу, розподілені обов'язки зі сплати провізної плати, страхових премій, а також розподілені ризики, пов'язані з товаром. Отже, правове становище учасників морського чартерного перевезення прямо залежить від обраного базисного терміну. Зокрема, продавець зобов'язаний за власний рахунок укласти на звичайних умовах договір перевезення товару до названого порту призначення звичайним судноплавним маршрутом морським (або у відповідному випадку внутрішнім водним) судном такого типу, що переважно використовується для перевезення товарів з характеристиками, аналогічними визначеним у договорі купівлі-продажу. Група С займається умовами саме основного перевезення, фрахту і страхування [17].

Крім фрахтівника та фрахтувальника, учасником морського вантажного перевезення є одержувач вантажу. Укладаючи договір чартеру, фрахтівник бере на себе зобов'язання перед фрахтувальником здійснити перевезення і вручити вантаж уповноваженій особі. У тих випадках, коли допускається переведення платежів на одержувача (ст. 170 КТМ), вантаж видається останньому за умови надання ним документів зі сплати відповідних сум належного фрахту, плати за простій, відшкодування зазначених перевізником витрат, пов'язаних з вантажем, а у разі загальної аварії – аварійного внеску або належного забезпечення.

При цьому важливо визначити момент, з якого в одержувача виникає право розпоряджатися вантажем. У тій ситуації, коли під час чартерних перевезень виписується коносамент, право розпоряджатися вантажем переходить до одержувача разом з передачею коносаменту, оскільки останній є товаророзпорядчим документом, що містить зобов'язання перевізника видати вантаж уповноваженій особі.

Законодавство України не встановлює, у який момент до одержувача переходить право розпоряджатися вантажем, хіба що у тих поодиноких випадках, коли коносамент не був виписаний.

Заслуговує на увагу точка зору, згідно з якою у такому випадку одержувач набуває вказане право лише після одержання повідомлення про готовність судна до відвантаження.

Як зазначалося, договір чартеру (фрахтування) є різновидом договору перевезення, що має певні особливості, зокрема містить умову про надання для перевезення усього судна, його частини або окремих суднових приміщень.

Зокрема, у юридичній літературі А. Калпін провів відмежування між договором чартеру та договором морського перевезення вантажу (договором перевезення вантажу за коносаментом).

Враховуючи те, що порівняння цих договорів дає можливість повніше з'ясувати особливості договору морського чартеру, зупинимось на основних відмінностях між вказаними договорами.

По-перше, відмінність між вказаними договорами полягає у порядку визначення портів відправлення та призначення, подачі судна та його захід у порт завантаження.

Так, під час укладення договору чартеру фрахтувальник та фрахтівник обирають порти завантаження і відвантаження на власний розсуд. Якщо для розміщення вантажу судно надається повністю, фрахтувальник може залишити за собою право обирати порти завантаження і відвантаження в узгоджених сторонами географічних межах. В усіх випадках, коли порт завантаження чи відвантаження остаточно не визначений, у договорі чартеру вказується, у який термін фрахтувальник зобов'язаний повідомити фрахтівнику про вибір порту завантаження чи відвантаження. Із вибором порту відправлення тісно пов'язана умова про подачу судна у цей порт для прийняття вантажу, оскільки подати судно можна лише у той порт, який обрали сторони.

У договорі перевезення вантажу за коносаментом порти відправлення і призначення визначені лінійним підприємством заздалегідь. Відправник обирає їх лише із тих, що оголошені лінійним перевізником як порти заходу. Отже, вибір відправником будь-яких портів завантаження і відвантаження тут неможливий.

По-друге, відмінність між вказаними договорами полягає у визначенні місця завантаження і відвантаження.

У договорі морського чартеру місце завантаження і відвантаження визначається відповідно до вказівок фрахтувальника. Якщо фрахтівнику протистоять кілька фрахтувальників і вони не узгодили між собою місце завантаження (відвантаження), фрахтівник подає судно у звичайне для цього порту місце завантаження чи відвантаження.

За договором перевезення вантажу за коносаментом відправник чи одержувач вантажу не користується правом одностороннього визначення причалу чи місця якірної стоянки на рейді, до якого має бути подано судно для завантаження чи відвантаження. Лінійні судна, як правило, подаються до певних причалів порту. Тому, якщо у договорі місце завантаження чи відвантаження не передбачене, перевізник має право подати судно у звичайне для цього порту місце.

По-третє, у договорах чартеру та перевезення вантажу за коносаментом по-різному визначаються терміни подачі судна.

Під час чартерних перевезень термін подачі судна в порт завантаження встановлюється за згодою сторін або у вигляді твердої дати, яку називають датою канцелінгу, або у вигляді періоду часу, тривалість якого визначається двома датами – початковою (лейдейс) та кінцевою (канцелінг). Якщо судно не прибуде до дати канцелінгу в зумовлений порт і не буде готове до завантаження, фрахтувальник здебільшого має право в односторонньому порядку розірвати договір.

За договором перевезення вантажу на підставі коносаменту у терміни прибуття і вибуття лінійних суден передбачені розкладом рейсів, що встановлюється перевізником в односторонньому порядку. Здебільшого у такому договорі закріплюється зобов'язання перевізника відправити вантаж “на першому судні, що виходить з порту, чи на одному з наступних за ним суден цієї лінії”. Наявність такого застереження виключає можливість розірвання договору у зв'язку із запізненням судна, яке за розкладом мало прибути у порт раніше за інші судна цієї лінії.

По-четверте, договір чартеру часто містить умову про направлення відправнику повідомлення (нотису) про очікуваний час прибуття судна. За договором перевезення за коносаментом подача подібних нотисів не практикується. Лінійні підприємства здебільшого обмежуються тим, що оголошують уточнений розклад відправлення суден [18].

По-п'яте, під час чартерних перевезень капітан судна зобов'язаний направити нотис про готовність судна до завантаження чи розвантаження, у той час, коли у багатьох стандартних формах лінійних коносаментів зазначається, що завантаження і розвантаження судна можуть розпочатися без подачі нотису (коносаменти "Конлайнбілл", "Ханза Лайн" та ін.).

По-різному розподіляються і обов'язки із завантаження та відвантаження у досліджуваних договорах.

У договорах чартеру умови про розподіл між сторонами витрат, а відтак і зобов'язань із завантаження і відвантаження дуже різні. Однак їх можна поділити на дві великі групи.

До першої групи необхідно зарахувати умови, за якими витрати з завантаження і розвантаження судна з моменту, коли вантаж доставлений до борту судна, і до моменту, коли він був вивантажений на причал біля борту судна, може прийняти на себе фрахтівник. До його обов'язків входить подача вантажу у трюм або на палубу, його укладка (штивка) чи розрівнювання (тримінг), його відвантаження на причал біля борту судна.

Другу групу становлять умови, згідно з якими зобов'язання доставити вантаж до борту судна у порту відвантаження, а також виконання усього комплексу вантажних робіт покладається на фрахтівника [16].

Що стосується операцій з підйому вантажу на лінійні судна то його укладання і відвантаження, як правило, виконує перевізник. Під час перевезення невеликих партій вантажу лінійне підприємство, крім виконання цих операцій, доставляє вантаж, прийнятий раніше на склад до борту судна, а також приймає вантаж у порту призначення на причалі і доставляє його на свій склад. До того ж сторони можуть домовитися про передачу вантажу у порту відправлення і прийняття його одержувачем у порту призначення на борт судна. Однак і в цьому випадку операції з завантаження вантажу, його укладання чи відвантаження на причал у порту призначення виконує перевізник. Отже, зобов'язання володільця лінійного судна у зв'язку з завантаженням та відвантаженням ширші, ніж зобов'язання фрахтівника за договором чартеру.

Ще одна особливість договору чартеру полягає у порядку розміщення вантажу на судні. Фрахтівник зобов'язаний надати для розміщення вантажу усі чи деякі вантажні приміщення судна або відвести для цього певну частину судна. Отже, вибір вантажних приміщень судна чи надання його частини здійснюється за згодою сторін, що фіксується у договорі [11, ст. 269].

Під час виконання перевезень на підставі договору морського перевезення вантажу питання стосовно того, у яких приміщеннях лінійного судна чи його частини буде розташований вантаж, вирішує в односторонньому порядку перевізник. Приймаючи вантаж, він може на власний розсуд розмістити його разом із вантажем інших відправників у будь-яких трюмах чи будь-яких інших судових приміщеннях. Під час рейсу перевізникові належить право перемістити вантаж з одного приміщення в інше.

Особливістю договору чартеру також є те, що під час його укладення фрахтувальник може залишити за собою право у певних межах обирати вантаж у момент прибуття судна у порт завантаження.

Інколи у договорі міститься умова про пред'явлення до перевезення "будь-якого законного вантажу".

За наявності такого застереження фрахтувальник має право завантажити на судно будь-який вантаж, вивезення якого з порту відправлення і ввезення якого у порт призначення не заборонено законом.

Точна кількість вантажу, який має бути прийнятий на судно, вказується у чартері далеко не завжди. Інколи у чартері є умова, згідно з якою фрахтувальник зобов'язується завантажити повний вантаж. Внаслідок цього застереження фрахтувальник повинен пред'явити вантаж у тій кількості, у якій він може бути завантажений на судно за умови повного використання його вантажопідйомності і вантажомісткості [13].

За умовами чартеру фрахтівник має право вимагати пред'явлення вантажу у кількості, яку він обирає у певних межах, наприклад, $\pm 10\%$. У деяких випадках у чартерах містяться лише орієнтовні дані про кількість вантажу, який фрахтівник повинен прийняти на борт. Таке застереження тлумачиться, відповідно до звичаїв порту завантаження.

Отже, у договорах чартеру характер і кількість вантажу можуть бути визначені не точно, а приблизно.

На відміну від договору чартеру, у договорі морського перевезення вантажу вид і кількість вантажу, що перевозиться, завжди вказується точно.

Час, що відводиться на здійснення вантажних операцій (сталійний час), встановлюється у чартері визначенням кількості вантажу, що повинен бути завантажений і відвантажений за одиницю часу, або певною кількістю днів, які відводяться для виконання вантажно-розвантажувальних робіт. У чартері може бути також визначений розмір плати (демереджу) за затримку судна понад сталійний час протягом зумовленого у договорі періоду простою (контрсталійний час). Сторони можуть домовитись і про те, що відправнику і одержувачу належить винагорода (диспач) за закінчення вантажних робіт до спливу стадійного часу [16].

Положення стосовно сталійного та контрсталійного часу не розраховані на застосування під час лінійних перевезень. Час стоянки лінійного судна у порту визначається судовласником, який, як правило, виконує усі роботи із завантаження, розміщення та відвантаження вантажу. Тому у договорі перевезення вантажу за коносаментом не встановлюються обов'язкові для вантажовласника норми завантаження і відвантаження. Здебільшого у коносаментах зазначається, що відправник повинен подавати, а одержувач – отримувати вантаж так швидко, як судно зможе його приймати чи відвантажувати. Це застереження має назву “фас” (*fast as can*). При його порушенні в порту завантаження перевізник звільняється від зобов'язання прийняти вантаж і набуває права без повідомлення відкликати судно. Одночасно перевізник має право стягнути з вантажовласника мертвий фрахт (коносаменти “Скансервіс”, “Свенска Орієнт Лайнен”, “Джонсон Лайн”). Якщо ж у порту призначення одержувач не приймає вантаж чи його приймання здійснюється із порушенням умови фас, перевізник на підставі застереження, що досить часто включається у коносаменти, повинен здійснити відвантаження за рахунок вантажовласника з покладенням на нього ризику втрати чи пошкодження вантажу, перемістити вантаж, скласти його на причалі, перевантажити його на інше судно або продати. При цьому договір перевезення вважається виконаним (коносаменти “Скансервіс”, “Свенска Орієнт Лайнен”, “Джонсон Лайн”). Отже, умову фас, що міститься у коносаментах, не можна прирівняти до умов чартерів про завантаження-відвантаження [10].

Незважаючи на те, що у багатьох коносаментах закріплено право перевізника у разі порушення умови фас відкликати судно з порту завантаження, відвантажити і розмістити вантаж у порту призначення в такий спосіб, щоб інтереси судовласника не постраждали. У деяких коносаментах є умови про стягнення з відправника чи одержувача демереджу.

Висновки. Аналіз коносаментів дає підстави зробити висновок, що умова фас відрізняється від умови, що міститься у договорах чартеру.

Коло обставин, що дають підстави для стягнення демереджу за договором перевезення вантажу, вужче, ніж за договором чартеру, за яким увесь комплекс вантажних робіт може здійснювати фрахтувальник.

Договір перевезення вантажу за коносаментом дає підстави для стягнення демереджу тільки у зв'язку з неготовністю до завантаження, затримкою у подачі вантажу до борту судна і в прийнятті вантажу одержувачем біля борту судна. Це пов'язано з тим, що з моменту прийняття вантажу біля борту судна і до моменту його відвантаження на причал вантажні операції виконує перевізник, демередж за затримку таких операцій не може бути стягнений.

Що стосується відповідальності фрахтівника і перевізника за втрату, нестачу чи пошкодження вантажу, то законодавство України встановлює однаковий режим відповідальності і для фрахтівника, і для перевізника за договором перевезення вантажу.

1. Цивільний кодекс України // Відомості Верховної Ради України (ВВР). – 2003. – № 40–44. – Ст. 356. 2. Повітряний кодекс України // Відомості Верховної Ради України (ВВР). – 1993. – № 25. – Ст. 274. 3. Кодекс торговельного мореплавства України // Відомості Верховної Ради України (ВВР). – 1995. – № 47, 48, 49, 50, 52. – Ст. 349. 4. Закон України “Про приєднання України

до Конвенції про уніфікацію деяких правил міжнародних повітряних перевезень” // Відомості Верховної Ради України (ВВР). – 2009. – № 15. – Ст. 201. 5. Конвенція, додаткова до Варшавської конвенції, для уніфікації деяких правил, що стосуються міжнародних повітряних перевезень, здійснюваних особою, яка не є перевізником за договором // <http://search.ligazakon.ua/doc2.nsf/link1/MU61K05U.html>. 6. Конвенція для уніфікації деяких правил, що стосуються міжнародних повітряних перевезень // http://zakon.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?nreg=995_181. 7. Конвенція про міжнародну цивільну авіацію 1944 р. // http://zakon.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?page=1&nreg=995_038. 8. Наказ Міністерства транспорту України “Про затвердження Правил виконання чартерних рейсів” // <http://zakon.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?nreg=z0461-01>. 9. Науково-практичний коментар Цивільного кодексу України // за ред. проф. В. М. Коссака. – К., 2004. 10. Цивільне право України: підруч.: у 2-х кн. / за ред. О. В. Дзери, Н. С. Кузнецової. – К., 2004. – Ст. 303. 11. Гражданское право. – Ч. 2: учеб. / под ред. А. Г. Калпина. – 2-е изд., перераб. и доп. – М.: Юристъ, 2002. 12. Победоносцев К. П. Курс гражданского права. – М., 2013. 13. Діковська І. А. Договір повітряного чартеру у міжнародному приватному праві: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.03 / Київський національний ун-т ім. Т. Шевченка. – К., 2002. – 203 с. – Бібліогр.: арк. 187-203. 14. Гражданское право / под ред. Ю. К. Толстого. – Ч. 2. – М., Проспект, 1997. 15. Брагинский М. И., Витрянский В. В. Договорное право. – Кн. 4. – М., 2002. 16. Проформа Дженкон / “Коммерческая работа на речном транспорте при заграничных перевозках”: справ. пособ. Информ. сб. № 30. – М., 1994. 17. <http://zakon.nau.ua/doc/?uid=1014.4967.2&nobreak=1>. 18. Глоссарий.ru: Нотисы // http://www.glossary.ru/cgi-bin/gl_sch2.cgi?RNuyox.