



ВИДЫ ЧАРТЕРНЫХ ДОГОВОРОВ

Роман ТАШЬЯН,

кандидат юридических наук, заместитель декана Института прокуратуры и уголовной юстиции, доцент кафедры гражданского права № 1 Национального юридического университета имени Ярослава Мудрого

SUMMARY

A theoretical study of charter contracts in civil law is made in this article. The author analyzes the legal regulation of charter contracts in the civil law of Ukraine. Also a comparative legal analysis of the regulation of this issue by the right of foreign countries is conducted. Particular attention is given to certain types of charter contracts, their legal characteristics, revealed features. The author also made the distinction of charter contracts and other civil contracts. The author made the conclusion that despite the differences of certain types of charter contracts, they constitute a single system and provide regulation of transport parallel with the contract of carriage.

Keywords. Transport contracts, charter contract, time-charter, demise-charter, hiring a vessel, bareboat charter, voyage charter.

* * *

В статье осуществляется теоретическое исследование системы чартерных договоров в гражданском праве. Автором проанализировано правовое регулирование чартерных договоров в гражданском праве Украины. Также проведен сравнительно-правовой анализ регулирования данного вопроса в праве зарубежных государств. Особое внимание уделено отдельным видам чартерных договоров, дана их правовая характеристика, выявлены отличительные признаки. Также автор провел разграничение чартерных договоров и иных гражданско-правовых договоров. Сделан вывод, что несмотря на различия отдельных видов чартерных договоров они составляют единую систему и обеспечивают регулирование транспортировки наряду с договором перевозки.

Ключевые слова. Транспортные договора, договор чартера (фрахтования), тайм-чартер, димайз-чартер, найм судна, бербоут-чартер, рейсовый чартер.

Постановка проблемы. В экономике любого государства важное место имеет транспортная система. Регулирование транспортных отношений осуществляется не только на уровне законодательства, а и с помощью гражданско-правовых договоров. В системе таких договоров важное место имеют чартерные договора. Именно с их помощью происходит регулирование значительной части морских и воздушных перевозок грузов и пассажиров. Соответственно, для науки гражданского права исследование этих договоров представляет большой интерес. Несмотря на то, что определение договора чартера (фрахтования) закреплено в ГК Украины (ст. 912), на практике остается много проблем, связанных с этим договором. Это обусловлено несколькими факторами. Во-первых, на уровне национального законодательства кроме ГК, отношения чартера регулируются рядом законов и подзаконных

нормативно-правовых актов, положения которых не всегда согласованы. Во-вторых, в силу того, что транспортные правоотношения часто имеют международный характер, их регулируют также источники международного частного права – договоры, конвенции, правила и др. Кроме того, в разных государствах правовая природа договора чартера (фрахтования) может достаточно сильно отличаться. Соответственно, существуют серьезные разногласия в понимании сущности этого договора, определения его условий, порядка заключения, исполнения и т.д. Это позволяло некоторым исследователям говорить о наличии нескольких концепций чартера и о невозможности разработки единой и всеобъемлющей концепции чартера [1, с. 9]. В-третьих, большой удельный вес в регулировании чартерных отношений принадлежит обычаям и обыкновениям. Как результат, существует достаточно много вопросов,

на которые наука гражданского права еще должна найти ответы. Например, в транспортных отношениях используются следующие термины: чартер (фрахтования), тайм-чартер, димайз-чартер, найм судна, бербоут-чартер, рейсовый чартер. Безусловно, назрела необходимость определиться с соотношением этих понятий, что будет не только важным для теории, но и полезным для практики.

Актуальность темы исследования заключается в том, что несмотря на наличие отдельных работ в этой сфере в цивилистике отсутствует единый подход к пониманию чартерных договоров, соотношению их со смежными договорами, а также практически отсутствуют исследования их классификации и места в системе обязательственного права.

Состояние исследования. Проблема чартерных перевозок была в центре внимания многих ученых, в частности, А.Г. Калпина, И.А. Диковской, К.Ф.



Егорова, Г.Г. Тормосиной, И.В. Козлова, А.Д. Кейлина, М.А. Тарасова.

Целью и задачей статьи является исследование правовой природы чартерных договоров, разграничение их со смежными договорами, исследование отдельных наиболее распространенных в транспортном обороте чартерных договоров.

Изложение основного материала. В действующем ГК закреплена определение договора чартера (фрагтования). Так, в соответствии с ч. 1 ст. 912 ГК, по договору чартера (фрагтования) одна сторона (фрагтовщик) обязуется предоставить другой стороне (фрагтователю) за плату всю или часть емкостей в одном или нескольких транспортных средствах на один или несколько рейсов для перевозки груза, пассажиров, багажа, почты или с другой целью, если это не противоречит закону и другим нормативно-правовым актам.

Однако проблема заключается в том, что законодатель не определил, о каком виде чартера идет речь. Считать же это определение обобщающим для всех договоров чартера также невозможно, поскольку отдельные разновидности чартера явно не вписываются в пределы дефиниции. Например, в ст. 912 ничего не сказано о возможности перехода экипажа судна на службу к фрагтователю, что характерно для некоторых видов чартера. Кроме того, следует отметить, что хотя ст. 912 структурно находится в Главе 64 «Перевозка», нельзя только на этом основании делать вывод, что все чартерные договоры являются договорами перевозки. Поэтому необходимо проанализировать отдельные виды договоров чартера (фрагтования) с целью выявления их особых признаков, позволяю-

щих установить их правовую природу.

Одним из наиболее распространенных чартерных договоров является договор тайм-чартера (time-charter). Особенно широко он используется в международных морских перевозках. По этому договору судовладелец обязуется за обусловленную плату (фрагт) предоставить укомплектованное экипажем судно фрагтователю для перевозки пассажиров, грузов и для других целей торгового мореплавания на определенное время (ст. 203 КТМ Украины).

Следовательно, особенностями договора тайм-чартера является то, что фрагтователю передается все судно, укомплектованное экипажем. Судно должно быть в состоянии мореходности, что означает пригодность для использования его в целях, предусмотренных договором, а также быть снаряженным. Кроме того, судовладелец обязан поддерживать судно в мореходном состоянии в течение действия тайм-чартера, оплачивать его страхование и содержание судового экипажа.

В науке гражданского права сформировались три основные подхода к пониманию правовой природы договора тайм-чартера. Сторонники первого относили этот договор к перевозке. Например, А.Д. Кейлин аргументировал это тем, что экономическое содержание этих договоров совпадает [2, с. 51].

В то же время, следует обратить внимание, что существенной особенностью договора тайм-чартера является то, что фрагтователь может использовать судно для перевозки как собственных, так и чужих грузов. В последнем случае он сам выступает перевозчиком. Указанное является убедительным

аргументом, что договор тайм-чартера не является договором перевозки.

Весьма распространена точка зрения, что договор тайм-чартера является договором *sui generis*. Так, М.К. Александров-Дольник характеризовал договор тайм-чартера как самостоятельный, который отличается от договора перевозки тем, что тайм-чартер может заключаться с целью, которая не предусматривает перемещение вещей (или людей), а также тем, что в случаях, когда он заключается с такой целью перевозка осуществляется или хозяйственным способом, или от имени фрагтователя, который в этом случае фигурирует в договоре перевозки как перевозчик в отношении третьего лица, не имеет никакого отношения к договору тайм-чартера [3, с. 30]. В.Т. Смирнов пришел к выводу, что чартер является договором с собственной правовой природой, опосредующий отношения по предоставлению транспортных услуг в течение определенного времени [4, с. 14-15].

А.Г. Калпин к особенностям тайм-чартера относил обязанность судовладельца привести его к мореходному состоянию, укомплектовав его экипажем. Капитан и экипаж подчиняются одновременно и фрагтователю (в части эксплуатации судна), и судовладельцу (в вопросах судовождения, внутреннего трудового распорядка и состава экипажа). Также специфический характер имеет правило о распределении между тайм-чартерным фрагтователем и судовладельцем вознаграждения за спасение [1, с. 24]. Это позволяет В.Б. Липавському сделать вывод, что предмет договора тайм-чартера составляет не только предоставление судна (элемент аренды), но и навигационное управление им (элемент



подряда). Укомплектованность экипажем понимается как составляющая более общего долга судно владельца по приведению судна в мореходное состояние [5, с. 24].

Концепция тайм-чартера как договора найма (аренды) первоначально имела довольно много противников, одним из аргументов которых было то, что по тайм-чартеру судно передается вместе с экипажем, что выходит за рамки отношений найма. Однако со временем понятие договора найма расширилось, и с принятием нового ГК Украины 2003 г. на законодательном уровне было закреплено понятие договора аренды транспортного средства с экипажем.

Следует отметить, что во многих ГК других государств договор аренды транспортного средства с экипажем прямо назван договором фрахтования на время (ст. 603 ГК Белоруссии [6], ст. 585 ГК Казахстана [7], ст. 632 ГК РФ [8]).

В отличие от них, статья 805 отечественного ГК, регулирующая отношения найма (аренды) транспортного средства с экипажем, не применяет термин «фрахтования на время», хотя содержит аналогичные нормы. В частности, предусмотрено, что управление и техническая эксплуатация транспортного средства, переданного в аренду с экипажем, производятся его экипажем. Экипаж не прекращает трудовых отношений с наймодателем. Расходы на содержание экипажа несет наймодатель. Экипаж транспортного средства обязан отказаться от выполнения распоряжений нанимателя, если они противоречат условиям договора найма, условиям использования транспортного средства, а также если они могут быть опасными для экипажа,

транспортного средства, прав других лиц.

Таким образом, можно сделать вывод, ст. 805 ГК Украины регулирует именно отношения по договору тайм-чартера.

Ю.М. Игнатова отмечает, что по тайм-чартеру судовладелец сам несет все расходы по содержанию экипажа и оплачивает другие расходы, например, амортизационные. Фрахтователь несет только временные затраты, например, стоимость топлива. Капитан и другие члены экипажа подчиняются распоряжениям судовладельца относительно навигационного управления судном, внутреннего распорядка, состава экипажа. Фрахтователь только осуществляет коммерческую эксплуатацию судна. Это позволяет ученому также сделать вывод, что тайм-чартер и димайз-чартер являются разновидностями договора аренды транспортных средств с предоставлением услуг по управлению и технической эксплуатации [9, с. 36-41].

Следует сказать, что договор тайм-чартера закреплен в кодексах некоторых государств Западной Европы. Так, определение тайм-чартера предусмотрено § 557 Германского торгового уложения. По договору тайм-чартера фрахтовщик обязуется перед фрахтователем предоставить ему на время определено морское судно и услуги экипажа для перевозки грузов или пассажиров или для других обусловленных целей [10].

В Коммерческом кодексе Испании также существует понятие договора тайм-чартера, который определяется как договор, по которому судовладелец или судоходная компания, сохраняя свое владение судном, обязуется за обусловленную сумму (фрахт) предоставить фрахтователю суд-

но в пользование на определенный срок (день, месяц или год (ст. 934) [11].

В качестве отдельного вопроса следует отметить, что в правовой доктрине ряда зарубежных стран договор тайм-чартера считается договором подряда, но это обусловлено прежде всего различным пониманием правовой природы транспортных договоров в целом. Например, В.Т. Смирнов указывал, что в судебной практике и правовой доктрине ФРГ тайм-чартер считался разновидностью договора фрахтования судебного помещения, главным элементом которого является подряд. Исследователь также разграничивал чартер и договор фрахтования судна на время (тайм-чартер) [4, с. 14-15]. В английском праве под тайм-чартером обычно понимался договор, который заключался на время, по которому фрахтователь вправе использовать судно для перевозки собственных или чужих грузов, а капитан, назначаемый судно владельцем, должен выдавать коносаменты на такие принятые к перевозке грузы [12, с. 6].

Следующим видом чартерных договоров является бербоут-чартер (bare-boat charter). По этому договору судовладелец обязуется за обусловленную плату (фрахт) предоставить не снаряженное и не укомплектованное экипажем судно фрахтователю для перевозки пассажиров, грузов и для других целей торгового мореплавания на определенное время (ст. 203 КТМ Украины).

Таким образом, главными особенностями бербоут-чартера является то, что судно передается не снаряженным и не укомплектованным экипажем. Снарядить и укомплектовать судно экипажем должен фрахтователь. Фрахтователь также поддержи-



вает судно в состоянии мореходности.

Вследствие этого следует сделать вывод, что договор бербоут-чартера является разновидностью договора аренды. На английском «bare boat» означает «пустое судно», что также свидетельствует об арендном характере отношений.

По договору бербоут-чартера судно подчиняется фрахтователю в коммерческом, административном и навигационно-техническом отношении. Судовладелец только получает плату по договору. То есть, судно находится под полным контролем фрахтователя. В пользу этого свидетельствует также и то, что в соответствии с ч. 3 ст. 32 КТМ Украины, право плавания под Государственным флагом Украины имеет судно, которое находится на условиях договора бербоут-чартера у физического лица-гражданина Украины, а также юридического лица в Украине, основанной исключительно украинскими владельцами.

Димайз-чартер (demise charter). В отличие от тайм-чартера и бербоут-чартера, договор димайз-чартера не нашел своего закрепления в КТМ Украины, хотя на практике он весьма распространён. По этому договору судовладелец обязуется за обусловленную плату (фрахт) предоставить не снаряженное, но укомплектованное экипажем судно фрахтователю для перевозки пассажиров, грузов и для других целей торгового мореплавания на определенное время. В течение действия договора димайз-чартера экипаж судна переходит на службу к фрахтователю [12, с. 4]. Глагол «to demise» на английском означает «сдавать в аренду», что также говорит о природе данного договора.

По димайз-чартеру предо-

ставляется не только судно во владение и пользование, но и поступает на службу к фрахтователю весь экипаж или его часть. По договору димайз-чартера арендатору предоставляются услуги по управлению и технической эксплуатации судна. Фрахтователь должен оплачивать все расходы по судну, включая заработную плату экипажа. Судовладелец должен поддерживать судно в состоянии мореходности.

Таким образом, димайз-чартер занимает промежуточное место между тайм-чартером и бербоут-чартером, хотя в литературе встречаются и другие взгляды на соотношение этих договоров. Так, по мнению А.А. Воробьева, димайз-чартер представляет собой разновидность договора бербоут-чартера, по которому судно передается фрахтователю укомплектованное экипажем, однако капитан судна и экипаж временно становятся работниками фрахтователя [13, с. 124].

К.Ф. Егоров считал димайз-чартер разновидностью бербоут-чартера, поскольку по первому судно передается фрахтователю укомплектованное экипажем, но капитан и экипаж переходят на службу к фрахтователю. Судовладелец иногда оставляет за собой право контролировать подбор кандидатур на должность капитана и старшего механика при их замене [14, с. 97-107].

Рейсовый чартер (Voyage charter) - договор фрахтования, согласно которому судовладелец предоставляет фрахтователю грузовые помещения судна и обязуется доставить груз из порта отправления в порт назначения за согласованный фрахт. Определение этого вида чартера закреплено в ст. 203 Кодекса торгового мореплавания Украины, согласно которой по договору

чартера (фрахтования) судна на определенное время судовладелец обязуется за обусловленную плату (фрахт) предоставить судно фрахтователю для перевозки пассажиров, грузов и для других целей торгового мореплавания на определенное время.

А.Г. Калпин отмечал, что если чартер предполагает осуществление перевозки с условием предоставления для размещения груза всего судна, части его или определенных судовых помещений, то договор перевозки груза по коносаменту осуществляется без такого условия [1, с. 9].

Возникает вопрос: к какому виду чартера отнести закрепленный в ст. 912 ГК Украины? По нашему мнению, предусмотренная в ГК дефиниция полностью отвечает понятию рейсового чартера, поскольку по договору рейсового чартера фрахтователю передаются только емкости судна (полностью или частично), емкости передаются на определенное время (на рейс или несколько рейсов), цель договора соответствует цели транспортного договора – перевозка груза, пассажиров, багажа, почты или иная цель (например, использование в научной экспедиции).

Достаточно схожим является определение договора рейсового чартера в отношениях воздушной перевозки. Так, договор воздушной чартера в международном частном праве определяется как соглашение, по которому одна сторона (фрахтовщик) предоставляет другой стороне (фрахтователю) за плату вместимость воздушного судна с целью выполнения воздушной перевозки, если соблюдено хотя бы одно из следующих условий: фрахтователь и фрахтователь является гражданами или юридически-ми лицами разных государств; пункт отправления и пункт на-



значения чартерной перевозки расположены в разных государствах или на территории одного государства, но согласованная остановка предусмотрена на территории другого государства. Характерной особенностью договора воздушного чартера является принцип найма емкости самолета для выполнения перевозки [15, с. 5-6].

Схожее определение содержится Гражданский кодекс Республики Литва, в соответствии со ст. 6.810. которого чартер-парти (чартер) – это договор, по которому одна сторона (владелец) обязуется предоставить другой стороне (фрахтователю) за вознаграждение транспортное средство или его часть для перевозки грузов, пассажиров или багажа [16].

Выводы. На основании данного исследования можно сделать ряд теоретических и практических выводов. Чартерные договоры являются одним из основных регуляторов транспортных отношений. В силу их распространенности в настоящее время можно провести их внутреннюю классификацию. Среди наиболее широко используемых договоров следует назвать тайм-чартер, бербоут-чартер, димайз-чартер, рейсовый чартер. При выделении данных видов договоров используется ряд критериев, связанных со степенью контроля сторон договора за судном, наличие экипажа на судне, предмета арендных отношений. Правовая природа отдельных видов чартерных договоров не является одинаковой – они могут быть как договорами перевозки (рейсовый чартер), так и договорами аренды (например, бербоут-чартер).

Также следует отметить, что понятие чартерных договоров в праве разных государств может значительно отличаться.

Литература:

1. Калпин А.Г. Договор фрахтования судна (чартер) как институт морского права: теоретические и практические проблемы: Автореф. дис. ... докт. юрид. наук. Москва, 1990. – с. 9.

2. Маковский А. Л. Правовое регулирование морских перевозок грузов. М., 1961. С. 51.

3. Александров-Дольник М.К. Договоры советского транспортного права. Автореф. дис. ... докт. юрид. наук. Москва, 1963. – с. 30.

4. Смирнов, В. Т. Правовое регулирование грузовых перевозок в СССР : Специальность 12.712 - Гражданское право и гражданский процесс /Ленинградский государственный университет им. А. А. Жданова. Юридический факультет. -Л., 1970. - с. 14-15.

5. Липавский В.Б. Тайм-чартер в системе договоров фрахтования // Транспортное право. – 2005.– № 3. с. 24.

6. [Электронный ресурс] Режим доступа: http://www.pravo.by/world_of_law/text.asp?RN=hk9800218

7. [Электронный ресурс] Режим доступа: http://online.zakon.kz/Document/?doc_id=1013880#sub_id=5850000

8. [Электронный ресурс] Режим доступа: http://base.garant.ru/10164072/35/#block_2034

9. Игнатова Ю.Н. Договор аренды транспортных средств с предоставлением услуг по управлению и технической эксплуатации. Дис. ... канд. юрид. наук. Саратов, 2014. – с. 36-41.

10. [Электронный ресурс] Режим доступа: <http://www.gesetze-internet.de/hgb/index.html>

11. [Электронный ресурс] Режим доступа: <http://althox.blogspot.com/2011/06/spanish-commercial-code-from-article-1.html>

12. Рюмина Л. А. Договор морской перевозки по английскому праву. М., 1961. С. 6

13. Воробьев А.А. Ответственность судовладельца, возникающая из международной перевозки грузов морем: дис. ... канд. юрид. наук. М., 2005.

14. Егоров К.Ф. Традиционные и новые виды фрахтования на основе чартеров // Актуальные проблемы советского и иностранного морского права. Сборник научных трудов. - Л.: Транспорт, 1986, - С. 97-107

15. Діковська І.А. Договір повітряного чартеру у міжнародному приватному праві. Автореф. дис. ... канд. юрид. наук. К., 2002. – с. 5.

16. [Электронный ресурс] Режим доступа: http://www3.lrs.lt/pls/inter3/dokpaieska.showdoc_1?p_id=245495.