

development of Ukraine as its future member.

### *References*

1. Про вантажні перевезення автомобільним транспортом Україна: Угода між Україною та Європейським Союзом від 29 чер. 2022 р. URL: [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/984\\_001-22#n54](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/984_001-22#n54) (last accessed 19.04.2023).

2. Україна отримала транспортний «безвіз» з країнами ЄС: чому це важливо? *Економічна правда*. URL: <https://www.epravda.com.ua/columns/2022/07/6/688923/index.amp> (last accessed 19.04.2023).

3. Україна готова приєднатися до системи електронної товарно-транспортної накладної ЄС. Міністерство розвитку громад, територій та інфраструктури України. URL: <https://mtu.gov.ua/news/34208.html> (last accessed 19.04.2023).

4. Україна та Естонія спільно реалізовуватимуть пілотний проект e-ТТН. Міністерство розвитку громад, територій та інфраструктури України. URL: <https://mtu.gov.ua/news/33676.html> (last accessed 19.04.2023).

УДК 347.794 (043.2)

**Шарко А.М.**, здобувач вищої освіти  
першого (бакалаврського) рівня,  
Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна  
Науковий керівник: Поліщук І.В., старший викладач

## **ОСОБЛИВОСТІ ПРАВОВОЇ ПРИРОДИ ТАЙМ-ЧАРТЕРУ МОРСЬКИХ СУДЕН**

Морський транспорт традиційно виступає одним із ключових інструментів розвитку світової економіки та торгівлі. За даними спеціалізованої установи ООН – Міжнародної морської організації (ММО), «натепер більше 80% світової торгівлі забезпечується за допомогою судноплавства. Судноплавство є найбільш ефективним і рентабельним методом здійснення міжнародних перевезень більшості товарів» [1]. Своєю чергою, одним із найбільш затребуваних способів реалізації морського перевезення вантажу виступає фрахтування суден (чартер).

Чартери здавна використовуються в практиці морського судноплавства, проте і сьогодні як у доктрині, так і на практиці немає єдиного розуміння їхнього юридичного статусу. Деякі автори вносять плутанину, змішуючи різні види фрахтування, а іноді використовують абсолютно неприпустиму термінологію, наприклад «договір чарту» [2, с. 7].

Кодекс торговельного мореплавства України виділяє два види

договору фрахтування морського судна – договір фрахтування судна на час (тайм-чартер) і договір фрахтування судна без екіпажу (бербоут-чартер), положення про які містяться в главі I розділу VI КТМ України. Водночас у зарубіжній доктрині чартери підрозділяються залежно від того, як фрахтується судно – на певний період чи на один або кілька рейсів [3].

Зобов'язання щодо тайм-чартеру врегульовано законодавством більшості сучасних правових систем. Однак це не сприяло ясності правової природи тайм-чартеру та визначення його місця у системі договірних зобов'язань у праві. Розбіжності з цього приводу спостерігаються не лише у правовій доктрині та судовій практиці, але й виявляються під час аналізу законодавства про тайм-чартер різних юрисдикцій.

Змістовно тайм-чартер має низку індивідуальних характеристик, що відрізняють його від різновиду чи спеціального випадку оренди транспортного засобу. Найбільш явно такі відмінності виявляються саме в морському праві та найменш помітні при користуванні повітряним судном чи складом залізничного транспорту. По-перше, судновласник на виконання зобов'язань за тайм-чартером надає фрахтувальнику не тільки індивідуально-визначену річ, яка не втрачає своїх споживчих властивостей у процесі її експлуатації, як це належить за загальними правилами про оренду, а водночас морське судно та послуги екіпажу. Таким чином, судно та екіпаж по тайм-чартеру виступають єдиним та неподільним предметом зобов'язання. По-друге, у період дії зобов'язань за тайм-чартером на відміну від орендодавця судновласник продовжує зберігати контроль як над судном, так і над екіпажем, а також має забезпечити морехідний стан судна на термін чартера. По-третє, саме судновласник несе обов'язки зі страхування судна та відповідає за його експлуатацію, приведення в морехідний стан до моменту передачі у користування фрахтувальнику, а також за утримання екіпажу.

Ряд авторів, посилаючись на ЦК України, розглядають тайм-чартер як «різновид договору оренди транспортних засобів із наданням послуг з управління та технічної експлуатації» [4]. Така позиція присутня і в авторів українського підручника з міжнародного приватного права, які вважають, що тайм-чартер належить «у термінах загальногромадянського законодавства до договорів оренди транспортних засобів» [5]. Такий підхід має підстави, якщо мова йде про інші види перевезень, наприклад повітряних. Тут можна погодитися, що «кваліфікація договору фрахтування в якості орендного типу найбільшою мірою відповідає як його змісту, так і дійсному стану, що склався в області його правового регулювання» [6]. Однак щодо морських перевезень юридична природа тайм-чартеру принципово інша.

Як з економічної, так і з юридичної точок зору тайм-чартер займає особливе місце у розвитку торговельного мореплавства. Закріплення тайм-чартеру у законодавстві як особливого виду договору можна розцінювати як результат раціональної оцінки ризиків. Можна припустити, що спочатку власник товару, призначеного до відчуження, звертався до власника судна з пропозицією за погоджену плату доставити та видати вантаж повноважному одержувачу вантажу. Перевізник зберігав за собою перевізну плату, яка, незважаючи на її розмір та очевидні небезпеки морського походу, за жодних обставин не могла зрівнятися з вартістю як самого вантажу, так і судна: ризик їхнього випадкового пошкодження або втрати за загальним правилом перевезення покладалася на перевізника. У свою чергу, суперечка про те, є тайм-чартер договором оренди чи морського перевезення, не носить чисто теоретичного характеру, вона має серйозні й далекосяжні практичні наслідки.

#### *Література*

1. International Maritime Organization. URL: <http://www.imo.org/en/About/Pages/Default.aspx> (дата звернення: 20.04.2023).
2. Ольховик Л.А., Мінковський В.В. Форми договору лізингу морського судна. *Актуальні проблеми вітчизняної юриспруденції*. 2018. № 2. Т. 2. С. 7–10.
3. Wilson J.F. *Carriage of Goods by Sea*. London, 1992. P. 4.
4. Тарасенко Л.Л. Договори у сфері оренди транспортних засобів: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.03 Львів, 2014. 252 с.
5. Міжнародне приватне право: навч. посіб. / за ред. В.М. Гайворонського, В.П. Жушмана. Київ: Юрінком Інтер, 2005. 368 с.
6. Безлюдько І.О. Договір перевезення вантажу повітряним транспортом за цивільним правом України: автореф. дис. ... канд. юрид. наук: спец. 12.00.03. Київ, 2005. 20 с.