

прав творців результатів інтелектуальної діяльності; 8) принцип балансу публічних інтересів суспільства та індивідуальних (приватних) інтересів правоволодільця; 9) принцип невідчужуваності особистих немайнових прав; 10) принцип дуалізму права інтелектуальної власності; 11) принцип територіального та національного режиму правової охорони; 12) принцип надання правової охорони лише тим об'єктам, які відповідають критеріям охороноздатності; 13) принцип абсолютного характеру прав на результати інтелектуальної діяльності; 14) принцип наділення творців особистими немайновими та майновими правами; 15) принцип строковості майнових прав; 16) принцип вичерпання прав інтелектуальної власності.

***Таш'ян Р. І.,***

доцент кафедри цивільного права № 1  
Національного юридичного університету імені  
Ярослава Мудрого кандидат юридичних наук,  
доцент

## **ПОНЯТТЯ ДОГОВОРУ ЧАРТЕРУ (ФРАХТУВАННЯ)**

Одним з основних транспортних договорів є договір чартеру (фрахтування). Даний договір застосовується у морському та повітряному перевезенні та регулює відносини як у внутрішньодержавних, так і міжнародних транспортних сполученнях. Незважаючи на те, що договір чартеру (фрахтування) має довгу історію, на сьогоднішній день існує досить багато питань, пов'язаних із його визначенням та правовою природою.

Відповідно до ч. 1 ст. 912 ЦК України, за договором чартеру (фрахтування) одна сторона (фрахтівник) зобов'язується надати другій стороні (фрахтувальникові) за плату всю або частину місткості в одному чи кількох транспортних засобах на один або кілька рейсів для перевезення вантажу, пасажирів, багажу, пошти або з іншою метою, якщо це не суперечить закону та іншим нормативно-правовим актам.

Досить схоже визначення закріплене у ст. 203 Кодексу торговельного мореплавства України, відповідно до якої за договором

чартеру (фрахтування) судна на певний час судновласник зобов'язується за обумовлену плату (фрахт) надати судно фрахтувальнику для перевезення пасажирів, вантажів та для інших цілей торговельного мореплавства на певний час. Згідно ст. 1 Повітряного кодексу України, чартерне повітряне перевезення – нерегулярне повітряне перевезення, що здійснюється на підставі договору чартеру (фрахтування), за яким авіаперевізник надає фрахтівнику або фрахтівникам за плату визначену кількість місць або всю місткість повітряного судна на один або декілька рейсів для перевезення пасажирів, багажу, вантажу або пошти, що зазначені фрахтівником.

Дане визначення знайшло своє відображення й у науковій доктрині. О.Г. Калпін визначав чартер як договір морського перевезення вантажу, за яким одна сторона (фрахтівник) зобов'язується подати судно до порту навантаження, прийняти і перевезти вантаж морем до порту призначення у відведених для цієї мети усіх вантажних приміщеннях судна або в їх певній частині і видати його уповноваженій на одержання вантажу особі (одержувачеві), а інша сторона (фрахтувальник) зобов'язується забезпечити пред'явлення призначеного до перевезення вантажу і сплатити за його перевезення встановлену плату (фрахт) [1; с. 10].

І.А. Діковська, характеризуючи договір повітряного чартеру у міжнародних відносинах, визначає його як угоду, за якою одна сторона (фрахтівник) надає іншій стороні (фрахтувальнику) за плату місткість повітряного судна з метою виконання повітряного перевезення, якщо дотримана хоча б одна з наступних умов: фрахтівник та фрахтувальник є громадянами або юридичними особами різних держав; пункт відправлення і пункт призначення чартерного перевезення розташовані у різних державах або на території однієї держави, але узгоджена зупинка передбачена на території іншої держави [2; с. 5].

Таким чином, особливістю договору чартеру (фрахтування) є надання фрахтувальнику місткості або її частини у судна. Саме за цією ознакою договір чартеру (фрахтування) відрізняється від договору перевезення.

В одній із перших країн тайм-чартер з'явився у Великобританії. В англійському праві тайм-чартер визначають як договір, який укладається на певний час, за яким фрахтувальник вправі використовувати судно для перевезення власних або чужих вантажів, а капітан, призначений судно володільцем, повинен видавати коносаменти на прийнятті до перевезення вантажі [3; с. 6]. У справі «Sea and Land Securities v William Dickinson» 1942 р. суд зазначив, що сутність тайм-чартеру в його сучасній формі полягає у домовленості між судно володільцем і фрахтувальником про те, що протягом обумовленого періоду судно володільць надаватиме послуги за посередністю його службовців і команди для того, щоб перевезти вантаж, який завантажив на його борт фрахтувальник. У цьому нема найму або оренди вказаного судна [4; с. 128].

Відповідно до загального права Англії та США в основі розмежування чартеру і договору перевезення вантажу за коносаментом лежить поділ морських перевізників на приватних і загальних. Приватний перевізник (private carrier) навіть за наявності на судні вільних приміщень вправі на власний розсуд прийняти або відхилити пропозицію про вступ до договору фрахтування, який оформлюється чартером. Загальний перевізник (common carrier) зобов'язаний прийняти вантаж від будь-якої особи, яка бажає укласти договір перевезення, за умови, що на судні є місце для розміщення вантажу. Договір про перевезення, який укладається з загальним перевізником, є договором морського перевезення за коносаментом [1; с. 21].

Визначення тайм-чартеру закріплене у § 557 Німецького торгового уложення. За договором тайм-чартеру фрахтівник зобов'язується перед фрахтувальником надати йому на певний час визначене морське судно та послуги екіпажу для перевезення вантажів або пасажирів або для інших обумовлених цілей [5].

У Комерційному кодексі Іспанії також існує поняття договору тайм-чартеру, який визначається як договір, за яким судоволодільць або судоходна компанія, зберігаючи своє володіння судном, зобов'язується за обумовлену суму (фрахт) надати фрахтувальникові судна у користування на певний строк (день, місяць або рік (ст. 934) [6].

Відповідно до ст. 6.810. Цивільного кодексу Республіки Литва, чартер-парти (чартер) – це договір, за яким одна сторона (власник) зобов’язується надати іншій стороні (фрахтувальнику) за винагороду транспортний засіб або його частину для перевезення вантажу, пасажирів або багажу [7].

Відтак, можна зробити висновок, що поняття договору чартеру (фрахтування) склалося як на рівні міжнародних приватних відносин, так і на рівні національних законодавств провідних держав. Безумовно, розуміння природи договору чартеру (фрахтування) у кожній окремій країні може відрізнятися залежно від ступеня розвитку окремих видів транспорту, історичних факторів, особливостей правової системи, що однак не виключає можливості певної уніфікації норм права з урахуванням процесів світової глобалізації.

#### **Список літератури:**

1. Калпин А.Г. Договор фрахтования судна (чартер) как институт морского права: теоретические и практические проблемы: Автореф. дис. ... докт. юрид. наук. Москва, 1990. – 35 с.
2. Діковська І.А. Договір повітряного чартеру у міжнародному приватному праві. Автореф. дис. ... канд. юрид. наук. К., 2002. – 19 с.
3. Рюмина Л. А. Договор морской перевозки по английскому праву. М., 1961. 197 с.
4. Cases and Materials on the Carriage of Goods By Sea. Martin Dockray. Routledge, 2013. 512 p. [Електронний ресурс]: [https://books.google.com.ua/books?id=72mOAgAAQBAJ&printsec=frontcover&hl=ru&source=gbs\\_atb#v=onepage&q&f=false](https://books.google.com.ua/books?id=72mOAgAAQBAJ&printsec=frontcover&hl=ru&source=gbs_atb#v=onepage&q&f=false)
5. [Електронний ресурс]: <http://www.gesetze-im-internet.de/hgb/index.html>
6. [Електронний ресурс]: <http://althox.blogspot.com/2011/06/spanish-commercial-code-from-article-1.html>
7. [Електронний ресурс]: [http://www.wipo.int/wipolex/en/text.jsp?file\\_id=202088#LinkTarget\\_7065](http://www.wipo.int/wipolex/en/text.jsp?file_id=202088#LinkTarget_7065).