

УДК

347.794/.795

Нігреєва О.О.*

ТРАНСПОРТНІ ДОГОВОРИ У МОРСЬКОМУ ПРАВІ ІТАЛІЇ ТА УКРАЇНИ

У статті розглянуто договори найму і фрахтування морських суден, а також договори перевезення вантажів у морському праві Італії у зіставленні із аналогічними договорами у морському праві України, досліджено класифікацію відповідних договорів у Кодексі судноплавства Італії, надано рекомендації щодо вдосконалення вітчизняного морського законодавства у цій сфері.

Ключові слова: найм судна, фрахтування судна, морське перевезення вантажів, договір, класифікація.

Постановка проблеми. Як відомо, морські перевезення вантажів складають переважну частку у міжнародних вантажних перевезеннях, що об'єктивно зумовлено відносно низькою вартістю та зручністю таких перевезень. Морське законодавство України, на жаль, не відповідає міжнародним тенденціям у регулюванні цих питань. Норми Кодексу торговельного мореплавства України є багато у чому застарілими, неповними та такими, що не задовольняють потреби практики морських перевезень вантажів у нашій країні. Зокрема, положення розділів V «Морські перевезення» та VI «Фрахтування суден» є недостатньо чіткими та структурованими у тому, що стосується правового регулювання договорів морського перевезення вантажів та фрахтування суден. Відсутній чіткий розподіл договорів перевезення вантажів на договори перевезення без зазначення чіткого місця на судні та із зазначенням такого місця. Остання категорія договорів регулюється нормами щодо укладання договору рейсового чартеру, при визначенні якого, однак, застосовується термінологія договору фрахтування. Самі ж відносини фрахтування судна врегульовано у наступному розділі, де, на наш погляд, не зовсім вдало поєднано у одній статті договір тайм-та бербоут-чартеру, які є дещо

* Нігреєва Олена Олександрівна, кандидат юридичних наук, доцент, доцент кафедри загальноправових дисциплін та міжнародного права Одеського національного університету імені І.І. Мечникова

різними за своєю правовою природою. Зазначені прогалини та термінологічна невизначеність обумовлюють необхідність вдосконалення норм Кодексу торговельного мореплавства України.

Мета та завдання статті. Задля покращення існуючого правового регулювання цієї сфери цікаво звернутися до досвіду інших морських країн із регулювання договірної практики морських перевезень вантажів та використання морських суден. У цьому аспекті вважаємо корисним розглянути наукову доктрину та нормативну базу італійського морського права, що є одним із найстаріших у світі. Отже, вбачаємо за **мету** написання статті дослідження правового регулювання договірних відносин із перевезення вантажів та використання морських суден у праві Італії та порівняння його із вітчизняним правовим регулюванням відповідних відносин задля виокремлення позитивних надбань італійського права, які б могли бути запозичені при вдосконаленні норм Кодексу торговельного мореплавства України. Для досягнення зазначеної мети необхідно виконати наступні **завдання:** проаналізувати правове регулювання відносин із укладання транспортних договорів у Кодексі судноплавства Італії; розглянути присутню у ньому класифікацію договорів із використання суден; ознайомитися із зауваженнями італійських науковців та юристів-практиків щодо ефективності наявних правових норм; порівняти присутній у законодавстві Італії та України підхід до договірної регулювання відносин із перевезення вантажів та використання морських суден; надати рекомендації щодо вдосконалення вітчизняного законодавства.

Бажаємо зауважити, що у рамках дослідження, яке проводиться, переважно буде розглянуто питання договірної регулювання відносин із найму, фрахтування морських суден та морського перевезення вантажів. Інші транспортні договори, властиві морському праву Італії, що безперечно, є також цікавими для дослідження, у контексті цієї статті вивчатися не будуть.

Стан дослідження. Потрібно підкреслити, що порівняльно-правових досліджень зазначеної тематики практично немає, що обумовлює істотну актуальність проведення наміченої роботи.

Щодо досліджень національного правового регулювання відносин морських перевезень вантажів та використання морських суден, то їм приділено набагато більше уваги як у науці вітчизняного, так й італійського морського права. Зокрема, зазначеним питанням присвячено праці таких науковців, як М. М. Агарков, С. С. Алексеев, М. И. Брагинский, В. В. Витрянский, О.С. Иоффе, А. Л. Маковский, И. Б. Новицкий, К.П. Победоносцев, Л. И. Рапопорт, Е. Д. Стрельцова, П. П. Цитович, О. М. Шемякін, Г. Ф. Шершеневич, S. Carbone, L. Corbino, F. Dominedo', A. Fiale, E. Spasiano, S. Zunarelli тощо. На наш погляд, проведення порівняльно-правових досліджень у цій сфері є вкрай цікавим та необхідним, адже допомогло б збагатити теорію та практику української науки морського права.

Виклад основного матеріалу. В Італії загальне правове регулювання питання оренди майна та перевезень вантажів і пасажирів міститься у нормах Цивільного кодексу Італії 1942 р. Основні положення, що надають правове регулювання цим відносинам у сфері морського судноплавства, можна знайти у Кодексі судноплавства Італії 1942 р. Цікаво, що поряд із регулюванням відносин у сфері торговельного мореплавства цей кодекс регламентує також повітряні перевезення та перевезення по внутрішнім водним шляхам Італії. На наш погляд, такий підхід до врегулювання зазначених питань може мати свої переваги, адже дозволяє зафіксувати загальні положення щодо трьох важливих видів транспорту в одному нормативному документі.

Основні норми щодо транспортних договорів містяться у третій книзі кодексу під назвою «Про зобов'язання, що стосуються використання судна». Розділ I цієї книги присвячено саме договорам щодо використання судна, а саме: договорам найму, фрахтування та перевезень. Таке розміщення норм, що регулюють суттєво відмінні види договірних відносин, в одному розділі не є типовим у світі та характерним для українського законодавства. Як відомо, у Кодексі торговельного мореплавства України морські перевезення вантажів і пасажирів та фрахтування суден врегульовано у різних розділах. Структура Кодексу судноплавства

Італії у цьому аспекті піддається критиці також із боку італійських науковців, які вважають, що «таке розташування, можливо, базується виключно на випадковому та емпіричному критерії, оскільки поєднує договори, що не мають ані однакової юридичної природи, ані загальних характеристик та є схожими тільки за їхнім зв'язком із використанням судна. Однак судно у різних договорах не може розглядатися однаково: щодо відносин найму судна, то воно виступає об'єктом договору, у той час як при фрахтуванні судна воно є засобом для виконання обумовленої послуги» [1, Р-205].

Окремі науковці також вважають, що категорія договорів про використання судна не може зводитися виключно до договорів, зазначених вище, адже є більш ширшою та має включати також договори буксирування судна та безоплатного позичення судна [1, Р-205].

Ще однією цікавою рисою загального доктринального підходу до врегулювання відносин із приводу використання морських суден є нормативне розрізнення договору найму та договору фрахтування судна, що в праві України розглядаються як різновиди одного договірної типу - фрахтування судна.

Так, зокрема, Цивільний кодекс Італії у ст. 1571 визначає найм як договір, згідно з яким одна сторона договору зобов'язується надати у користування іншій стороні на визначений строк певну рухому чи нерухому річ за визначену винагороду [2]. Майже аналогічна дефініція, але щодо судна, наводиться у ст. 376 Кодексу судноплавства Італії [3].

На практиці розрізняють два види договору найму судна:

а) договір найму «голового» судна, тобто виключно судна як матеріальної речі із її приналежностями; б) договір найму обладнаного судна із екіпажем.

Така класифікація відповідає міжнародній практиці найму морських суден, у якій прийнято розрізнявати договори димайз - та бербоут-чартеру. Крім того, договір бербоут-чартеру часто розглядають як різновид договору димайз-чартеру [4, с.53], хоча більшого поширення отримав саме перший. Під димайз-чартером

розуміють договір найму (оренди) судна із екіпажем, згідно з яким екіпаж підпорядковується орендарю, що заміщує собою орендодавця у трудових відносинах. Бербоут-чартер становить собою договір найму судна без екіпажу.

За італійським правом, обидва ці різновиди договору відносяться до договорів про найм (оренду) судна. На відміну від нього, в Україні згідно з положеннями розділу VI Кодексу торговельного мореплавства України договір бербоут-чартеру разом із договором тайм-чартеру (фрахтування судна на певний час разом із екіпажем, що підпорядковується фрахтівнику (судновласнику) відноситься до договорів фрахтування суден на певний час. У параграфі 5 глави 59 Цивільного кодексу України зазначено, що морські судна можуть виступати предметом договору найму транспортного засобу без або ж разом із екіпажем, причому згідно зі ст. 805 екіпаж у такому випадку не припиняє трудових відносин із наймодавцем. Отже, ані цивільним, ані морським законодавством України можливість укладення договору чартеру не передбачено.

Зазначені особливості підкреслюють наявність певної плутанини у правовому регулюванні відносин із найму морського судна у праві України, адже відповідно до норм як Кодексу торговельного мореплавства України, так і Цивільного кодексу України договори тайм- та бербоут-чартеру відносяться до однієї групи договорів чи то фрахтування суден (за термінологією Кодексу торговельного мореплавства України), чи то найму (оренди) суден (за термінологією Цивільного кодексу України). Однак таке поєднання із теоретичної та практичної точок зору уявляється помилковим, адже ці договори містять значно різні зобов'язання сторін, що відображається на їхніх правах, обов'язках та відповідальності.

Італійське морське право більш вдало враховує ці особливості, розрізняючи договори найму та фрахтування суден. Крім того, у договірному полі Італії усе більшого поширення отримує договір фінансового найму чи лізингу. При цьому застосовується як фінансовий, так і оперативний лізинг [5]. Їхнє використання для

найму морських суден не є кодифікованим, однак представники юридичної практики посилаються у цьому аспекті на проформу бербоут-чартеру «Barecon 2001», що містить декілька факультативних додатків, які передбачають можливість найму судна на умовах фінансового лізингу, а також можливість укладення договору бербоут-чартеру із подальшим придбанням судна у власність орендаря [6].

Договір лізингу судна передбачено також у Кодексі торговельного мореплавства України у розділі VI, що присвячений відносинам фрахтування суден. Однак його положення є дещо застарілими та такими, що не відповідають концепції фінансового лізингу, зафіксованій у Цивільному кодексі України та Законі України «Про фінансовий лізинг». Положення ст. 215 Кодексу торговельного мореплавства України, у якій закріплено, що «за договором лізингу судна власник судна (лізингодавець) зобов'язується передати фрахтувальнику (лізингодержувачу) судно без екіпажу для використання з метою торговельного мореплавства на визначений термін, після закінчення якого до лізингодержувача переходить право власності на судно [7]», більш нагадують визначення договору бербоут-чартеру із умовою подальшого викупу судна орендарем.

Як уявляється, зазначений розділ має бути суттєво перероблений з урахуванням наведених міркувань.

Окремий параграф Кодексу судноплавства Італії присвячено договорам фрахтування морських суден. Відповідно до ст. 384 фрахтування - це договір, згідно з яким «судновласник (фрахтівник) зобов'язується за обумовлений фрахт здійснити на певному судні один чи більше рейсів, визначених завчасно, чи у межах певного обумовленого періоду часу рейси, замовлені фрахтувальником, у відповідності до умов, встановлених договором чи звичаями [3]».

Отже, відмінною рисою договору фрахтування є те, що фрахтівник зобов'язується надати послугу, яка полягає у здійсненні одного чи більшої кількості рейсів, не приймаючи на себе обов'язків перевізника за договорами перевезення вантажів та пасажирів,

на користь фрахтувальника, який, як правило, виступає перевізником, укладаючи договори перевезення вантажів та пасажирів на фрахтованому ним судні. У той самий час за договором найму судна сутність зобов'язання полягає у наданні матеріальної речі - судна - у володіння та користування за плату на визначений час. Відмінність у цілях укладання цих договорів наявні демонструє їхню приналежність до різних груп договорів, що й відображено у Кодексі судноплавства Італії.

Із визначення договору фрахтування слідує, що за законодавством Італії договір фрахтування може бути укладено:

- 1) для здійснення одно чи декількох рейсів;
- 2) на визначений час.

Зазначені можливості обумовили застосування на практиці двох різних договорів фрахтування: договору тайм-чартеру та договору рейсового тайм-чартеру.

Основна мета договору фрахтування полягає у навігації судна, яку забезпечує фрахтівник як кінцевий результат власної організаційної діяльності, у межах якої він використовує як людські, так і матеріальні ресурси та здійснює певні витрати. Аналіз практики дозволяє виокремити три основні зобов'язання фрахтівника щодо здійснення рейсу:

- 1) надати у розпорядження фрахтувальника судно та судову місткість;
- 2) привести судно у морехідний стан, обладнати його, забезпечити екіпажем та необхідною судовою документацією;
- 3) забезпечити роботу екіпажу на виконання завдань фрахтувальника.

Ці зобов'язання є комплементарними та пов'язаними між собою, але не мають субордінаційних зв'язків [1, р. 216].

У теорії права Італії також немає єдності думок щодо однозначної класифікації договору фрахтування морського судна. Якщо розрізнення договорів фрахтування та найму судна є більш-менш загальним підходом, то у питанні розрізнення договорів фрахтування та перевезення такої однотайності бракує.

Як вже було зазначено, традиційний підхід до розуміння правової природи фрахтування за законодавством Італії вимагає виокремлення цього договору у самостійний вид поряд із договорами найму судна та перевезення вантажів, зважаючи на те, що предмет цих договорів полягає у виконанні різних зобов'язань. Разом із тим останнім часом частина представників італійської науки почала схилитися до думки про те, щоб визначати договір фрахтування судна як різновид договору перевезення вантажів. Як наголошують, навігація чи здійснення рейсів, що є обов'язком фрахтівника за договором фрахтування судна, ніколи не є кінцевою метою фрахтування, що, навпаки, майже завжди полягає у подальшому перевезенні вантажів чи пасажирів [1, р. 217]. Іншим аргументом на користь прибічників цієї думки є той факт, що часто за договором тайм-чартеру відповідальність фрахтівника визначається на нормах схожими із тими нормами, що визначають відповідальність перевізника за договором перевезення вантажів за коносаментом, особливо, коли до договору включено застереження «рагамент» [1, р. 217].

Аби мати більш повну картину регулювання транспортних договорів у морському праві Італії потрібно зупинитися на нормах, що стосуються договорів перевезення.

Питанням перевезень пасажирів, багажу та вантажів морським транспортом присвячено параграф 3 у розділі 1 книги 3 частини 1 Кодексу судноплавства Італії. Загальне визначення договору перевезення знаходимо у ст.1678 Цивільного кодексу Італії, що визначає його як договір, «одна сторона якого (перевізник) зобов'язується за провізну плату перевезти людей чи речі з одного місця до іншого» [2].

Отже, ціллю укладання такого договору є надання послуги із перевезення пасажирів, багажу чи вантажів.

Структурне розташування норм щодо морських перевезень у Кодексі судноплавства Італії дозволяє казати про два основні різновиди договору морського перевезення: договір морського перевезення людей (пасажирів та багажу) та договір перевезення речей (вантажів). У свою чергу договори перевезення речей

по воді (внутрішні води чи територіальне море) у праві Італії розподіляються на договори перевезення визначених чи окремих речей та договори перевезення повного чи часткового вантажу.

Останній розподіл відбувається не за критерієм правової природи чи кількості вантажу, що транспортується, або ж способом завантаження, а на тій підставі, що зазначені види перевезень здійснюється різними організаційними формами морського транспорту: перевезення окремих речей відбувається із використанням лінійних суден, а перевезення повного чи часткового вантажу - із використанням трампових суден [1, р.241]. Хоча у Кодексі судноплавства зазначено дещо інший критерій - визначеність чи невизначеність судна, що здійснює перевезення. Однак, як зазначають італійські вчені, така підстава класифікації не є достатньою, адже індивідуалізація судна не впливає на природу зобов'язання, а скоріше конкретизує процес його реалізації [2, р.242].

Як бачимо, італійське законодавче регулювання морських перевезень вантажів є дещо відмінним від того регулювання, що ми знаходимо у Кодексі торговельного мореплавства України, де розрізнення договорів перевезення відбувається скоріше за документами, що доводять його наявність. Ними є рейсовий чартер (за умови надання для перевезення всього судна, його частини чи окремих суднових приміщень), коносамент (без надання для перевезення всього судна, його частини чи окремих суднових приміщень) та інші письмові докази (ст.134 Кодексу торговельного мореплавства України) [7]. Більш чіткої класифікації вітчизняний кодекс не містить. На базі наведеної норми українські вчені розрізняють договори перевезення вантажу із умовою надання для перевезення всього судна, його частини чи окремих суднових приміщень та без такої умови [8, с.135-137]. Як уявляється, такий поділ у певному сенсі відповідає поділу договорів перевезення вантажів у італійському кодексі, адже організаційно такі перевезення здійснюють, як правило, із залученням трампових суден (із наданням для перевезення всього судна, його частини чи окремих суднових приміщень та укладанням договору рейсового чартеру) або ж лінійних суден (без надання для перевезення всього

судна, його частини чи окремих суднових приміщень та укладанням договору перевезення за коносаментом).

Висновки. Не зупиняючись більше на питаннях класифікації договорів перевезення вантажів та фрахтування, що викликають серйозні дискусії у цивілістів та спеціалістів у галузі морського права різних країн, бажано підкреслити, що незважаючи на деякі недоліки, правова регламентація відносин із морського перевезення вантажів та застосування суден в Італії здається більш чіткою та обґрунтованою, ніж в Україні. Такий висновок дає нам підстави вважати цікавими подальші дослідження у цьому напрямку, які могли б бути корисними для вдосконалення вітчизняного правового регулювання відносин у галузі торговельного мореплавства.

На завершення вважаємо за потрібне підкреслити наступні тези:

а) морське право Італії надає значну увагу питанням укладання різних транспортних договорів. Основними з цих договорів, що стосуються питань використання морських суден, є договори щодо найму судна, фрахтування судна та перевезення речей та людей;

б) зазначені типи договорів розглядаються як самостійні договірні типи, хоча певна частина науки схиляється до того, щоб розглядати договір фрахтування як різновид договору перевезення;

в) морському праву Італії властива більша чіткість та послідовність у регулюванні відносин найму (оренди) морського судна, ніж праву України. Зокрема, це стосується розрізнення договорів тайм-та бербоут-чартеру, які у Кодексі торговельного мореплавства України визначено як різновиди договору фрахтування, хоча сутність цих зобов'язань є значно різною;

г) у Кодексі судноплавства Італії не міститься визначення договору лізингу морського судна, хоча на практиці він застосовується. Вважаємо, що її дослідження могло б бути корисним для вдосконалення правового регулювання цих відносин у Кодексі торговельного мореплавства України;

д) відмінним від українського морського права є морське право Італії й у питанні регулювання перевезень вантажів. Відповідні договори у Кодексі судноплавства Італії різняться за ознакою надання для перевезення визначеного чи невизначеного судна, що навіть італійські юристи вважають не дуже вдалим критерієм для класифікації. На наш погляд, у цьому аспекті норми Кодексу торговельного мореплавства України є більш вдало сформульованими, адже вони посилаються на договори перевезення добре відомі практики міжнародного торговельного мореплавства - договір перевезення із використанням коносаменту, що часто укладається лінійними судноплавними компаніями, та договір рейсового чартеру. Проформи таких договорів, що розроблюються та постійно вдосконалюються міжнародними організаціями у цій сфері («BIMCO», «ASBA», Британська палата судноплавства тощо), є найбільш поширеними у міжнародній практиці регулювання відносин сторін із перевезення вантажів, фрахтування та найму суден. Отже, саме їхні положення, як найбільш сучасні та ефективні, мають враховуватися при розробленні національних нормативно-правових актів із зазначених питань.

Список використаних джерел

1. Fiale Aldo. Diritto della navigazione marittima e aerea / Fiale Aldo. - Napoli: Simone, 2006. - 383 p.
2. Codice civile : Regio Decreto 16 marzo 1942, № 262 [Електронний ресурс] - Режим доступу : <http://www.altalex.com/index.php?idnot=34794>
3. Codice della navigazione : Regio Decreto 30 marzo 1942, № 327 [Електронний ресурс] - Режим доступу : <http://www.fog.it/legislaz/cn-0376-0468.htm>
4. Соколов А. И. Краткий морской коммерческий словарь-справочник / А. И. Соколов. - О. : Латстар, 2001. - 216 с.
5. Pisano Gianluca. Il leasing / P. Gianluca. [Електронний ресурс] - Режим доступу: http://www.gianlucapisano.it/index.php?option=com_content&view=article&catid=61:il-contratto&id=110:il-leasing
6. BIMCO Standard Bareboat Charter, Code Name «Barecon 2001» [Електронний ресурс] - Режим доступу : https://www.bimco.org/Chartering/Documents/Bareboat_Chartering/BARECON2001.aspx

7. Кодекс торговельного мореплавства України 1995 р. // Відомості Верховної Ради України. - 1995. - №9 47-52. - Ст. 349.
8. Шемякін О. М. Міжнародне приватне морське право / О. М. Шемякін. - О.: Латстар, 2000. - 272 с.

Нигреева Елена Александровна,

кандидат юридических наук, доцент,

доцент кафедры общеправовых дисциплин и международного права Одесского национального университета имени Мечникова

ТРАНСПОРТНЫЕ ДОГОВОРЫ В МОРСКОМ ПРАВЕ ИТАЛИИ И УКРАИНЫ

В статье рассмотрены договоры найма и фрахтования морских судов, а также договоры перевозки грузов в морском праве Италии в их сопоставлении с аналогичными договорами в морском праве Украины, исследована классификация соответствующих договоров в Кодексе судоходства Италии, предоставлены рекомендации по усовершенствованию отечественного морского законодательства в этой сфере. Ключевые слова: наем судна, фрахтование судна, морская перевозка грузов, договор, классификация.

Nigreieva Olena Olexandrivna

PhD, Docent, Docent of Theory of Law and International Law Department, Odessa I.I. Mechnikov National University

TRANSPORT CONTRACTS IN THE MARITIME LAW OF ITALY AND UKRAINE

In the article the issues of vessel hire, vessel chartering and maritime carriage of goods legal regulations in the Italian and the Ukrainian law are considered. The author paid attention on classification of vessel hire, vessel chartering and maritime carriage of goods contracts in the Italian legislation and first of all in the Navigation Code 1942 of Italy.

The main characteristic of the Italian maritime law approach is to consider the vessel hire, vessel chartering and maritime carriage of goods contracts as autonomous ones. The legal norms on the contracts are situated at the same code chapter that regulates the vessel using. This approach is an important one because it lets to distinguish the vessel hire and the vessel chartering that in many countries have similar juridical concepts. At the same time the Italian legislation doesn't know the leasing contract but this type of contract is popular in the Italian maritime navigation practice.

At the author's opinion the Italian legal regulations of said above questions are more successful that the analogical norms of the Merchant Shipping

МОРСЬКЕ ПРАВО: актуальні питання теорії та практики. Випуск 8. 2014

Code of Ukraine. As regards the contracts of maritime carriage of goods in the Navigation Code of Italy there are two types of contracts: the contract of carriage of goods on a specific vessel and the contract without individualization of vessel. This approach doesn't seem the right one because the vessel individualization criterion isn't so important for such a classification. In this aspect the Ukrainian legal regulations seem more correct as long as in the Merchant Shipping Code of Ukraine there are two different types of maritime carriage with the chartering of whole or part of the ship's cargo-carrying space for the carriage of goods (so called voyage-charter) and without it. This approach is more popular in the maritime carriage practice, but there are many other gaps and terminological confusions that can be eliminated in the Ukrainian maritime legislation taking into consideration the Italian maritime law regulation experience.

Key words: vessel hire, vessel chartering, maritime carriage of goods, contract, classification.