

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ «ОДЕСЬКА МОРСЬКА АКАДЕМІЯ»
Навчально-науковий інститут морського права та менеджменту

Кафедра морського права

Савельєва Олександра Олександрівна

УДК 347.794

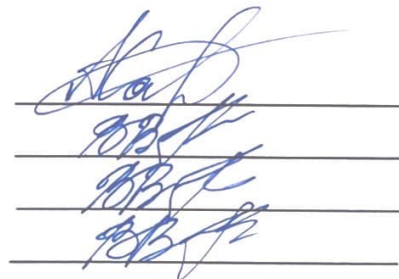
ПРОФОРМИ ЧАРТЕРІВ ЯК ДІЄВА АЛЬТЕРНАТИВА
КОНВЕНЦІЙНОМУ РЕГУЛЮВАННЮ ІНСТИТУТУ ФРАХТУВАННЯ
СУДЕН

Дипломна робота магістра

Науковий керівник,
к.ю.н., зав. каф. морського права
Валентин ВИШНЕВСЬКИЙ

освітньо-професійна програма
«Морське право»,
спеціальність 081 «Право»

Здобувач
Науковий керівник
Завідувач кафедри
Нормоконтроль



м. Одеса – 2025 р.

АНОТАЦІЯ

Савельєва О. О. Проформи чартерів як дієва альтернатива конвенційному регулюванню інституту фрахтування суден. Кваліфікаційна дипломна робота магістра спеціальності 081 “Право”, освітньо-професійна програма “Морське право”. Національний університет “Одеська морська академія”, Одеса, 2025.

Магістерська робота присвячена вивченню правової природи та практичного значення проформ чартерних договорів у сфері міжнародного морського судноплавства.

У дипломній роботі розглянуто історичні передумови виникнення та розвитку інституту фрахтування суден, теоретичні підходи до визначення договору фрахтування, нормативно-правове регулювання договорів фрахтування на міжнародному та національному рівнях, місце проформ чартерів у системі договірних відносин, класифікацію проформ залежно від виду чартеру та їхні істотні положення, а також основні проблеми застосування проформ чартерів у морському судноплавстві та можливі шляхи їх подолання.

У результаті дослідження доведено ефективність проформ чартерів як альтернативного механізму правового регулювання, удосконалено понятійний апарат інституту фрахтування суден, розроблено методику подолання правових проблем при використанні проформ, узагальнено судову та арбітражну практику щодо застосування положень проформ та сформульовано практичні рекомендації для сторін договору фрахтування з метою мінімізації ризиків.

Встановлено, що проформи чартерів виступають не лише допоміжним інструментом, а й самостійною та ефективною альтернативою міжнародним конвенційним нормам, вони забезпечують баланс інтересів судновласників і фрахтувальників, сприяють стандартизації та прозорості ринку, регулярне оновлення проформ та їх адаптація до сучасних умов є необхідною практикою для уникнення спорів, а також проформи мають значний вплив на уніфікацію

міжнародної морської практики та розвиток договірної права у сфері судноплавства.

Ключові слова: фрахтування, чартер, договір, фрахт, рейсовий чартер, тайм-чартер, бербоут-чартер.

ABSTRACT

Savielieva O. O. Proforma of Charter-Parties as an Effective Alternative to Conventional Regulation of Ship Chartering. Master's thesis in the field of study 081 'Law', educational and professional programme "Maritime Law". National University 'Odessa Maritime Academy', Odesa, 2025.

The research of the master's thesis is devoted to the study of the legal nature and practical significance of charter party forms in the field of international maritime shipping. The thesis examines the historical prerequisites for the emergence and development of the institution of ship chartering, theoretical approaches to defining the charter contract, the regulatory framework of charter contracts at both international and national levels, the role of charter party forms in the system of contractual relations, the classification of forms depending on the type of charter and their essential provisions, as well as the main problems of applying charter party forms in maritime shipping and possible ways of overcoming them.

As a result of the study, the effectiveness of charter party forms as an alternative mechanism of legal regulation has been proven, the conceptual framework of the institution of ship chartering has been improved, a methodology for overcoming legal problems in the use of charter party forms has been developed, judicial and arbitration practice regarding the application of charter provisions has been generalized, and practical recommendations for the parties to charter contracts have been formulated in order to minimize risks.

It has been established that charter party forms serve not only as an auxiliary tool but also as an independent and effective alternative to international conventional norms. They ensure a balance of interests between shipowners and charterers, contribute to the standardization and transparency of the market, and their regular

updating and adaptation to modern conditions is a necessary practice to avoid disputes. Charter party forms also have a significant impact on the unification of international maritime practice and the development of contractual law in the field of shipping.

Keywords: chartering, charter party, contract, freight, voyage charter, time charter, bareboat charter.

ЗМІСТ

ВСТУП.....	6
РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИЧНІ ЗАСАДИ ІНСТИТУТУ ФРАХТУВАННЯ	
СУДЕН У МІЖНАРОДНОМУ ПРИВАТНОМУ МОРСЬКОМУ ПРАВІ.....	10
1.1. Поняття та правова природа договору фрахтування суден.....	10
1.2. Історичний розвиток правового регулювання фрахтування суден.....	19
1.3. Нормативно-правове регулювання договору фрахтування за міжнародним та національним правом різних країн.....	21
РОЗДІЛ 2. ПРОФОРМИ ЧАРТЕРІВ ЯК ІНСТРУМЕНТ ПРАВОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ МОРСЬКОГО ПЕРЕВЕЗЕННЯ	
ВАНТАЖУ.....	30
2.1. Місце проформ при регулюванні відносин між учасниками фрахтування.....	30
2.2. Проформи рейсових та спеціалізованих чартерів	39
2.3. Проформи інших видів чартеру – тайм- та бербоут-чартеру.....	49
РОЗДІЛ 3. ПРОБЛЕМИ ТА ПЕРСПЕКТИВИ ПРАВОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ ІНСТИТУТУ ФРАХТУВАННЯ СУДЕН НА	
ОСНОВІ ПРОФОРМ ЧАРТЕРІВ.....	60
3.1. Основні проблеми використання проформ чартерів у міжнародному судноплавстві	60
3.2. Шляхи подолання практичних проблем при використанні проформ чартерів	71
ВИСНОВКИ.....	82
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ.....	90

ВСТУП

Обґрунтування актуальності теми. Сучасна світова торгівля значною мірою базується на морських перевезеннях, які забезпечують понад 80% міжнародного товарообігу. Основні міжнародні конвенції, такі як Гаазькі, Гаага-Вісбі, Гамбурзькі чи Роттердамські правила, за своєю суттю орієнтовані на регулювання перевезення, а не фрахтування суден. У цьому контексті проформи чартеру, розроблені міжнародними асоціаціями, виступають практичним інструментом, який дозволяє учасникам ринку швидко узгоджувати умови фрахтування, мінімізувати ризики та враховувати комерційні інтереси обох сторін. В умовах глобалізації та цифровізації морських перевезень проформи сприяють стандартизації практики, зменшенню кількості спорів і підвищенню прозорості ринку. Для України, яка активно інтегрується у світову економіку та розвиває морську інфраструктуру, дослідження цього питання має особливе значення.

Мета та задачі роботи. Метою роботи є визначення ефективності проформ чартерів як альтернативного механізму правового регулювання договірних відносин у морських перевезеннях та встановлення їхнього впливу на уніфікацію й стандартизацію міжнародної морської практики.

Для досягнення поставленої мети визначено такі основні задачі роботи:

- Дослідити історичні передумови виникнення та розвитку інституту фрахтування суден.
- Проаналізувати теоретичні підходи до визначення договору фрахтування.
- Охарактеризувати нормативно-правове регулювання договору фрахтування на міжнародному рівні та національному рівні як України, так і інших країн.
- Визначити місце проформ чартеру при регулюванні відносин між учасниками фрахтування судна.
- Охарактеризувати проформи та їх основні положення в залежності від виду чартеру.

- Визначити основні проблеми застосування проформ чартерів у морському судноплаванні та запропонувати шляхи їх подолання.

Об’єкт і предмет дослідження. Об’єктом роботи є суспільні відносини, що виникають при організації, виконанні та регулюванні договірних зобов’язань між учасниками фрахтування судна.

Предметом дослідження виступають проформи чартеру як альтернативний інструмент договірного регулювання відносин між судовласниками та фрахтувальниками, їхня структура, зміст та практичне значення у порівнянні з міжнародними конвенціями, національним правом України та правом інших юрисдикцій, а також відображення трактування положень проформ у судовій практиці.

Методи дослідження. Для проведення дослідження автор керувався сукупністю загальнонаукових та спеціально-правових підходів. Зокрема, застосовується історико-правовий метод для аналізу розвитку інституту фрахтування суден та виникнення проформ чартеру; логіко-семантичний та аналітичний методи – зміст понять «договір фрахтування», «чартер», «проформа», «договір перевезення»; метод тлумачення та діалектичний метод – зміст окремих нормативно-правових актів та механізми правового регулювання фрахтування суден; системно-структурний метод для виявлення внутрішньої логіки та взаємозв’язків між елементами проформ; формально-юридичний метод для дослідження змісту правових норм і договірних положень; а також метод аналізу та синтезу для узагальнення отриманих результатів і формулювання висновків щодо ефективності проформ як альтернативи конвенційному регулюванню.

Аналіз використаних джерел та літератури. У процесі підготовки роботи були використані норми міжнародних конвенцій, що регулюють перевезення вантажів – Гаазькі, Гаага-Вісбі, Гамбурзькі чи Роттердамські правила, норми чинного законодавства України та зарубіжних країн, проформи чартерів, опублікованих на офіційних веб-сайтах організацій-розробників, а також праці вітчизняних та зарубіжних вчених у галузі морського приватного

права та фрахтування суден. При написанні дипломної роботи були вивчені, опрацьовані та використані наукові роботи ряду вчених, серед яких робота Колодіна А. О. «Щодо здійснення порівняння різних видів чартеру: схожість та відмінності», що окреслила основні відмінності між різними видами чартерів та проформ; автореферат Клепікової О. В. «Правове регулювання перевезень вантажів морським транспортом», щодо визначення правової природи договору фрахтування; автореферат Стрельцової Є. Д. «Договір морського перевезення вантажу (порівняльний аспект)», щодо місця проформ у системі регулювання фрахтування судна та інші.

Наукова новизна одержаних результатів:

доведено, що проформи чартерів виступають не лише як допоміжний інструмент у договірній практиці, а й як самостійна та ефективна альтернатива міжнародним конвенційним нормам у сфері фрахтування суден.

удосконалено понятійний апарат інституту фрахтування суден шляхом уточнення дефініцій проформ чартеру та їхнього місця у договірній практиці.

основним безпосереднім об'єктом визначено правову природу проформ чартеру як джерела регулювання договірних відносин у сфері морського перевезення.

дістали подальшого розвитку тлумачення окремих положень різних проформ чартерів та їх вплив на права та обов'язки фрахтівника і фрахтувальника.

розроблено методику подолання правових проблем при використанні проформ чартерів для регулювання відносин між учасниками фрахтування.

Практичне значення одержаних результатів. Викладені у магістерському (дипломному) дослідженні положення, висновки та пропозиції можуть бути використані: а) у науково-дослідницькій сфері – як основа для подальшої теоретичної розробки питань про інститут фрахтування та його місце у системі міжнародного морського приватного права; б) у правотворчості – як варіанти внесення змін до Кодексу торговельного мореплавства в частині визначення договору фрахтування та чартеру; в) у правозастосовній діяльності

– як керівництво за для нівелювання практичних ризиків при укладенні чартеру, застосовуючи проформи; г) у навчальному процесі – при викладанні міжнародного приватного морського права, підготовці підручників, навчальних посібників і методичних вказівок, а також у науково-дослідницькій роботі здобувачів.

Апробація результатів. Основні положення магістерського (дипломного) дослідження розглядались на засіданні кафедри морського права та оприлюднені на таких наукових конференціях:

- XV Всеукраїнська студентська наукова конференція «Сучасні проблеми морського транспорту та безпека мореплавства» від 20 листопада 2025 р., проведена на базі Херсонської Державної Морської Академії.
- XI Всеукраїнська науково-практична онлайн конференція молодих науковців та здобувачів вищої освіти «Морське право та менеджмент: еволюція та сучасні виклики» від 27 листопада 2025 р., проведена на базі Національного університету «Одеська Морська Академія».

Обґрунтування структури роботи. Виходячи з мети та основних задач роботи, логіка дослідження зумовила наступну структуру дипломної роботи: вступ, три розділи, кожен з яких містить підрозділи, висновки та список використаних джерел та літератури. Перший розділ присвячений питанню визначення правової природи договору фрахтування, історії розвитку даного інститут міжнародного приватного морського права та нормативно-правовому регулюванню договорів фрахтування як на міжнародному, так і на національному рівнях. У другому розділі підлягає дослідженню місце проформ чартерів у регулюванні відносин фрахтування, основні види проформ, залежно від чартеру та їх істотні умови. Третій розділ присвячений аналізу проблем використання проформ чартерів у міжнародному судноплавстві та шляхам їх вирішення.

РОЗДІЛ 1

ТЕОРЕТИЧНІ ЗАСАДИ ІНСТИТУТУ ФРАХТУВАННЯ СУДЕН У МІЖНАРОДНОМУ ПРИВАТНОМУ МОРСЬКОМУ ПРАВІ

1.1 Поняття та правова природа договору фрахтування суден

Фрахтування судна – один з основних інститутів міжнародного приватного морського права, що відіграє фундаментальну роль у забезпеченні організації та здійсненні морських перевезень. Фрахтування суден справедливо виділяють в окремий інститут міжнародного приватного морського права з огляду на його специфічний предмет, правову природу та місце у системі цивільно-правових договорів.

Договір фрахтування вважається однією з найстаріших форм договірних відносин у сфері транспортних перевезень. Практика укладення таких договорів, відомих як чартер-партія бере свій початок ще з часів середньовіччя. В перекладі від латинської мови «*Charta partita*» означає «розділений документ». Така назва договору походить від специфічного способу його оформлення: текст угоди наносили на один аркуш, який після підписання сторонами розривали навпіл. Одну частину зберігав перевізник, іншу – вантажовідправник. У разі виникнення спору або необхідності підтвердження автентичності документа, сторони могли зіставити краї розірваного аркушу – вони мали збігатися і таким чином підтверджували справжність договору [15, с. 75].

Звертаючись до визначення договору фрахтування, думки вітчизняних науковців та практиків у різних роботах дещо відрізняються. Практикуючі юристи Ніцевич А.А-А., Мельников М. В., Мирошніченко Н. Б., Скоробогатов А. В. та Лебедев В. П. у своїй праці «Фрахтування суден та демередж» надають таке визначення фрахтуванню: у широкому сенсі – це бронювання (букінг) суден, тобто узгодження основних умов перевезення. У вузькому сенсі фрахтуванням називається найм судна або його частини [38, с.7].

Стрельцова Є.Д. у монографії «Міжнародне приватне морське право України: сучасний стан системи колізійних норм» визначає договір фрахтування як цивільно-правову угоду, за якою одна сторона (судновласник) зобов'язується надати іншій стороні (фрахтувальнику) судно або його частину за плату для перевезення вантажів чи з іншою метою торговельного мореплавства, а фрахтувальник, у свою чергу, зобов'язується сплатити обумовлену винагороду – фрахт. Науковиця також підкреслює, що цей договір охоплює ширше коло цілей, ніж лише перевезення вантажу, і тому не може бути зведений виключно до договору перевезення [36, с. 7].

Клепікова О. В. у своєму авторефераті «Правове регулювання перевезень вантажів морським транспортом» не надає власне визначення договору фрахтування, проте зазначає, що такий договір не є різновидом договору перевезення вантажу. При цьому, авторка наголошує на визначенні чартеру – чартер є двостороннім документом, що оформлює договірні відносини по фрахтуванню морського судна [12, с. 10].

Булгакова І.В. у монографії «Правове регулювання договорів у сфері морських перевезень» зазначає, що однією з ключових розмежовуючих ознак між договором перевезення та договором фрахтування є мета укладення угоди. Договір перевезення спрямований виключно на транспортування вантажу або пасажирів, тоді як договір фрахтування може мати і інші цілі – рибний та інші промисли, розвідка та видобування корисних копалин, буксирні та рятувальні операції, прокладання кабелів тощо [5, с. 313].

Звертаючись до думки іноземних науковців, підходи до визначення договору фрахтування також не суттєво, але відрізняються.

W. Tetley у праці «Marine Cargo Claims» визначає чартер-партію як письмовий договір між судновласником та фрахтувальником, за яким судновласник зобов'язується надати судно або його частину для перевезення вантажу або для інших цілей, передбачених угодою, а фрахтувальник – сплатити фрахт. Tetley наголошує, що чартер-партія не обов'язково пов'язана виключно з перевезенням вантажу – вона може охоплювати й інші види

морської діяльності [83, с.23]. В цьому думка канадського юриста збігається із вище наведеною точкою зору Булгакової І. В.

T. Scrutton у своїй роботі «Charterparties and Bills of Lading» надає таке визначення – «будь-який договір, за яким судновласник погоджується використовувати своє судно для перевезення вантажів, що належать одній або декільком особам, називається договором фрахтування, а сума, що сплачується за кожну перевезення, називається «фрахтом»» [83, с. 35].

J. Schofield у книзі «Laytime and Demurrage» припускає, що чартер – це комерційна угода, яка визначає права та обов'язки сторін щодо використання судна протягом певного часу або для виконання певного рейсу. Він підкреслює, що правова природа чартеру залежить від його виду: рейсовий чартер ближчий до договору перевезення, тоді як тайм-чартер і бербоут-чартер мають риси договору найму [81, 342].

S. Vaughan у праці «Shipping Law» висловлює таку позицію: «Якщо використовується все судно або його значна частина, як це буває у випадку з навалом вантажів, то, швидше за все, буде використовуватися чартер». Автор дотримується позиції, що чартер – це офіційний письмовий договір, що визначає умови домовленості між сторонами. Додатково, правознавець звертає увагу, що чартерні договори не підпадають під дію жодних законодавчих положень, що стосуються коносаментів [46, с. 165].

На думку N. Antoniadou, яку науковиця висловила у роботі «Charter parties – an outdated form of contract», договір фрахтування – це договір, за яким судновласник погоджується здати в оренду, а фрахтувальник погоджується взяти в оренду судно або весь вантажний простір, або його частину, на умовах, викладених у чартері. Іншими словами, чартер-партія – це письмова угода між судновласником і фрахтувальником, яка є офіційним документом, що містить домовленості обох сторін за конкретними умовами. Ця форма договору є найважливішим документом у правовідносинах щодо фрахтування. Договір є важливим не тільки для самих сторін угоди, але й для офіцерів на борту,

портових агентів та юристів. Авторка додає, що з метою дійсності чартерного договору його повинні підписати обидві сторони та свідок [75, с.75].

На нашу думку, твердження автора щодо вимоги підписання чартеру свідком є доволі застарілим, тому що на практиці, підписів двох сторін достатньо для дійсності договору.

У. Baatz надає визначення чартеру як контракту, за яким судновласник надає судно або його частину у користування фрахтувальника на узгоджених умовах, а останній зобов'язується сплатити фрахт. Авторка також підкреслює роль проформ (GENCON, NYPE, BALTIME тощо) як стандартизованих форм договорів, які значно спрощують укладення чартерів [73, с. 171].

R. Force у своїй праці «Admiralty and Maritime Law» зазначає, що чартер – це стандартний письмовий документ, який визначає договірні умови, за якими одна сторона (фрахтувальник) орендує судно, повністю або частково, що належить іншій стороні. Загалом чартер-партії підпадають під дію норм і вимог договірного права. Форми чартер-партій використовуються по всьому світу, і багато з них розроблені з урахуванням специфічних потреб окремих галузей торгівлі [80, с. 52].

Таким чином, визначення договору фрахтування у вітчизняній та зарубіжній літературі має як спільні риси, так і певні розбіжності. Загалом науковці погоджуються, що договір фрахтування – це письмова угода між судновласником і фрахтувальником, за якою перший надає судно або його частину для використання з певною метою, а другий зобов'язується сплатити фрахт. Такий договір може охоплювати не лише перевезення вантажів, а й інші види морської діяльності. Узагальнюючи наукові підходи, можна сформулювати таке визначення: договір фрахтування – це цивільно-правова угода, за якою одна сторона (судновласник або фрахтівник) зобов'язується надати іншій стороні (фрахтувальнику) морське судно або його частину у тимчасове розпорядження для здійснення перевезення вантажів, пасажирів або виконання інших цілей торговельного мореплавства, а фрахтувальник, у свою чергу, зобов'язується сплатити обумовлену винагороду (фрахт).

З огляду на різні визначення договору фрахтування, серед науковців по сьогодні ведуться активні дискусії щодо визначення правової природи договору фрахтування. Одна група науковців схильна відносити договір фрахтування до договору найму транспортного засобу, зокрема судна, інші – до різновиду договору перевезення.

Посилаючись на визначення договору фрахтування, яке надається КТМ України договір фрахтування за своєю правовою природою належить до договорів найму, а не перевезення. Подібної позиції дотримується й Стрельцова Є. Д., яка пропонує чітко відмежовувати договір морського перевезення вантажу від договору фрахтування морського судна, розглядаючи останній як субінститут договору оренди транспортного засобу [35, с.7].

Аналогічної точки зору дотримується й Клепікова О. В., обґрунтовуючи, що договір фрахтування не можна вважати різновидом договору морського перевезення вантажу, оскільки він належить до категорії договорів майнового найму [12, с 3].

Булгакова І. В. зазначає, що однією з ключових ознак, яка відмежовує договір фрахтування судна (як договір найму) від договору перевезення, є його мета [4, с. 313]. Якщо договір перевезення укладається виключно для транспортування вантажу чи пасажирів, то договір фрахтування може мати й інші цілі, пов'язані з мореплавством. Так, у ч. 2 ст. 1 КТМ України серед цілей торговельного мореплавства, крім перевезень, визначено використання суден для рибного та інших видів морського промислу, розвідки і видобування корисних копалин, виконання буксирних, криголамних і рятувальних операцій, прокладання кабелю, а також для інших господарських, наукових і культурних завдань.

Договір перевезення та договір фрахтування відрізняються також і за своїм предметом. Якщо предметом договору перевезення є діяльність з надання транспортних послуг, то предмет договору чартеру (найму) – надання у користування всього морського судна чи його частини. Відповідно базисні умови обох видів договорів повинні бути зовсім інші [35, с. 34].

Натомість Діковська І. А. вважає, що договір чартеру слід розглядати як різновид договору перевезення, оскільки його юридична природа визначається насамперед кінцевою метою, а не супутніми умовами чи обставинами. Така мета, на думку дослідниці, полягає у доставці пасажирів або вантажу до визначеного пункту призначення. Зокрема, на її думку, договір чартеру не є договором орендного типу оскільки предметом договору майнового найму є будь-яка тілесна, неспоживна річ, в той час, як предметом договору чартеру є місткість транспортного засобу, а місткість не є матеріальною [7, с. 35-39].

Ми не розділяємо думку науковиці та схильні бачити підміну понять між транспортним засобом або його частиною та місткістю, адже фрахтувальник фактично орендує площу судна, що є тілесною та надалі буде використана для розміщення вантажу або пасажирів.

Шемякін О. М. та Короткий Т. Р. виділяють два види договору морського перевезення вантажу: власне договір морського перевезення вантажу та договір фрахтування на час [41, с.10]. Важливо зауважити, що автори відносять до договору перевезення саме чартер на певний час, іншими словами – тайм-чартер, а не договір фрахтування загалом.

Яворська О. С. посилаючись на визначення договору морського перевезення вантажу увагу звертає на те, що КТМ окреслює сторони як перевізника або фрахтівника та відправника або фрахтувальника, тобто знову ж таки з'являється певне зрівнювання договору фрахтування та договору перевезення. Саме це дає підстави науковиці ототожнювати договір фрахтування із договором перевезення вантажу [39, с. 707].

Таким чином, наукові підходи до визначення правової природи договору фрахтування суттєво розходяться. Одні автори акцентують на елементах майнового найму, інші – на спорідненості з договором перевезення. Це свідчить про необхідність подальшого теоретичного осмислення та законодавчого уточнення правової природи договору фрахтування в системі морських договірних відносин.

У цьому контексті, на нашу думку, договір фрахтування за своєю суттю є договором майнового найму, оскільки його предметом є передача судна або його частини у користування, а не надання транспортної послуги. Такий підхід дозволяє чітко відмежувати договір фрахтування від договору перевезення та забезпечити належне правове регулювання відповідних правовідносин.

Різні думки мають науковці також щодо того чи є поняття «фрахтування» та «чартер-партія» або «чартер» тотожними. Деякі правники схильні ототожнювати поняття «фрахтування» та «чартер-партія», вважаючи, що обидва терміни позначають договір, за яким судновласник надає судно або його частину фрахтувальнику для виконання рейсу чи на певний період за винагороду – фрахт. Так, Діковська І. А. розглядає чартер як різновид договору перевезення, спрямований на доставку вантажу чи пасажирів, фактично ототожнюючи укладення чартер-партії з договором фрахтування [9, с. 42].

Подібної позиції дотримується і Федорова М. Ю., зазначаючи, що в міжнародній практиці поняття charter party та contract of affreightment часто використовуються як взаємозамінні для позначення договору фрахтування судна [62, с. 55–66.].

Відповідно до ст. 912 ЦК України та ст. 203 КТМ України поняття «фрахтування» та «чартер» є синонімами. Найменування «тайм-чартер», «бербоут-чартер» та «дімайз-чартер» є різновидами договору фрахтування або чартеру.

Водночас інші дослідники наголошують, що фрахтування – це сам правовий інститут або вид договірних відносин, тоді як чартер-партія – документальна форма вираження такого договору. Стрельцова Є. Д. пропонує чітко відмежовувати поняття: «фрахтування» – це договір, який може бути оформлений різними способами, а «чартер-партія» – письмовий документ, що фіксує умови домовленості [37, с. 17]. Аналогічної точки зору дотримується і Клепікова О. В., підкреслюючи, що чартер-партія не завжди є обов’язковою для підтвердження договору фрахтування, адже він може укладатися й в іншій письмовій формі або шляхом обміну повідомленнями [12, с. 8].

Ми підтримуємо думку Клепікової О. В. щодо процедури укладання договору фрахтування та вважаємо її вислів як такий, що відповідає сучасній морській практиці, адже такий договір може бути фактично укладений шляхом обміну повідомленнями через засоби електронної комунікації.

W. Poor у своїй праці «American Law of Charter Parties and Ocean Bills of Lading» наголошує, договір фрахтування вантажу зазвичай укладається у формі чартеру, але такий договір може також виникнути в результаті доставки вантажу на судно та прийняття його судном для перевезення [86, с. 334]. З огляду на запропоноване визначення, доходимо висновку, що автор виділяє договір фрахтування як більш ширше поняття, що стосується оренди (найму) судна, а чартер – вужче поняття, що окреслює оформлення самого найму.

Таким чином, у літературі немає єдності щодо тотожності понять «фрахтування» та «чартер-партія». З огляду на викладене, доцільно вважати, що договір фрахтування є самостійним правовим інститутом, який оформлюється у вигляді чартер-партії – однієї з форм, що має усталену структуру та застосовується переважно в міжнародній практиці.

Виходячи із вищезазначеного доходимо до висновку, що договір фрахтування є двостороннім, оплатним та консенсуальним. Двостороннім договір є через наявність двох учасників правовідносин – фрахтівника, який надає судно або частину в оренду, та фрахтувальника, що приймає його/її в користування. Оплатою за таке користування є фрахт, що підтверджує оплатність договору. Консенсуальним договір є, оскільки вважається укладеним з моменту досягнення згоди сторін. Однак його укладення саме по собі не означає фактичного прийняття вантажу до перевезення та не надає права розпоряджатися ним.

Як вже згадувалось раніше, у договорі фрахтування судна учасниками виступають – фрахтівник і фрахтувальник. Фрахтівником виступає або власник судна, або особа, яка володіє ним на законних підставах і погоджується надати судно фрахтувальнику за визначену плату (фрахт). У свою чергу, фрахтувальник приймає судно у тимчасове користування для здійснення

перевезень пасажирів, вантажів або виконання інших завдань, пов'язаних із комерційним мореплавством [1, с. 47].

Предметом договору фрахтування є надання морського судна або його частини у розпорядження фрахтувальника для здійснення конкретної мети – перевезення вантажу.

Повертаючись до питання підписання договору, у британській судовій практиці укладення договору чартеру не вимагає обов'язкового письмового оформлення чи підписання сторонами. За англійським морським правом достатньо, щоб сторони досягли згоди щодо всіх істотних умов – таких як тип чартеру, вантаж, маршрут, оплата – і ця згода може бути зафіксована в будь-якій формі: через електронну пошту, усну домовленість, зустріч або навіть через поведінку сторін, якщо вона чітко свідчить про наявність домовленості.

У практиці часто використовується письмовий підсумок домовленостей, так званий *resap* (англ. *repeat the main points of an explanation or a description*), який виконує подвійну функцію: підтверджує факт укладення усної угоди та фіксує її умови. В класичному прецеденті *Rossiter проти Miller* ще з XIX століття було підтверджено, що навіть листування, яке містить погоджені умови, створює юридично обов'язковий договір, навіть якщо сторони планують пізніше оформити його формально. Ці прецеденти демонструють, що англійське право орієнтується не на формальність, а на зміст домовленості, що особливо важливо в морських перевезеннях, де швидкість і гнучкість мають вирішальне значення [81, с. 58].

Таким чином, у британському морському праві договір чартеру вважається укладеним, якщо сторони досягли згоди щодо всіх істотних умов, незалежно від форми – письмової, усної чи навіть через поведінку. Прецедент, зокрема *Paras Olio JSC v Grains & Fourrages* підтверджує, що зміст домовленості має перевагу над формальністю, а письмовий підсумок (*resap*) може слугувати достатнім доказом існування договору. Це забезпечує гнучкість і оперативність у сфері морських перевезень.

1.2 Історичний розвиток правового регулювання фрахтування суден

Традиція фрахтування суден – одна з найдавніших у міжнародному морському праві. Її витoki сягають античності, коли морське право лише починало зароджуватися із звичаїв різних місцевих спільнот. Виникнення правовідносин, що стосуються морського перевезення вантажу, також пов'язують із найдавнішими часами. У зв'язку з цим слід послатися на пам'ятку стародавнього права, що належить до XVIII в. до н.е., – Кодекс царя Хаммурапі, де мовиться таке: «Якщо людина найме корабельника і судно, навантажить його хлібом, рослинною олією і фініками або яким би то не було вантажем, і цей корабельник буде недбалий і потопить судно або погубить те, що знаходиться на ньому, то корабельник повинен відшкодувати судно, яке він потопив, і все, що він погубив на ньому».

У Стародавньому Римі транспортування вантажів у формі, близькій до сучасного розуміння, здійснювалося через договірну конструкцію *locatio-conductio*, яка стала основою для подальшого виокремлення договору перевезення як самостійного правового інституту. Римське право розрізняло три основні форми цього договору: *locatio-conductio rei* – оренда речей, *locatio-conductio operarum* – найм праці або послуг, та *locatio-conductio operis* – виконання робіт, зокрема перевезення вантажів. Саме останній варіант передбачав особливий правовий режим, що базувався на обов'язку збереження товарів, які перебували під контролем виконавця.

У період епохи Великих географічних відкриттів (XV–XVII ст.) зростання обсягів далекого мореплавання, особливо через діяльність Ост-Індських компаній, призвело до масової стандартизації умов фрахтування.

Перші письмові пам'ятки середньовіччя, які регулювали відносини, пов'язані з морським перевезенням включають, зокрема, *Rolls of Oléron* – один із найстаріших морських законів Північної Європи, складений у другій половині XII ст. і розглядає питання фрахту, компенсації збитків, плати за фрахт.

Історія правового регулювання фрахтування суден разом із морськими перевезеннями бере початок ще з часів античності. Звичайна торгова практика та господарські звичаї поступово перетворилися на окремий інститут морського приватного права.

Загалом, поява чартеру пов'язана із трамповим судноплавством – коли судно здійснює перевезення в залежності від адресування вантажу. В подальшому такі перевезення пов'язувалися із певними видами вантажу. Чартер забезпечував інтереси власника судна стосовно гарантованості оплати його послуги поза залежністю від завантаженості судна, а власники вантажу мали змогу його перемістити за відсутності стабільних транспортних сполучень [35, с. 13].

У XIX столітті морські перевезення зазнали значних змін під впливом промислової революції, яка прискорила обіг товарів і сприяла затримці їх доставки дорожніми шляхами. Це спричинило потребу в чіткіших правилах і стандартах. У Лондоні активно розвивався страховий ринок Lloyd's, а судовласники почали об'єднуватися у P&I Clubs – клуби взаємного страхування, які не лише покривали ризики, а й сприяли уніфікації договірних умов. Вони також брали участь у судових процесах, що формували правову практику щодо чартерів. У США в 1893 році був прийнятий Harter Act – перший закон, який обмежив свободу перевізника в ухиленні від відповідальності, заклавши основу для Гаазьких правил 1924 року. У Великій Британії пізніше було імplementовано Гаазько-Вісбійські правила через COGSA 1971, що вплинуло на режим коносаментів, але чартерні договори залишилися поза прямим регулюванням.

У XX столітті зростання обсягів морської торгівлі породило міжнародну уніфікацію. Почалось із Гаазьких правил (1924 р.), які встановили принципи перевізної відповідальності – фрахтування ж, як правило, охоплювалося тільки тоді, коли до договору видавався коносамент. Далі пішли Правила Гаага-Вісбі (1968 р.), які уточнили раніше закріплені принципи, та Гамбурзькі правила (1978 р.), які посилили права вантажовласників але обмежували застосування

до випадків із договорами чартеру. Подальші Роттердамські правила (2009 р.) спробували об'єднати й модернізувати ці конструкції, але також залишили чартер у поза-основній сфері охоплення, за виключенням випадків, коли він пов'язаний з коносаментом.

Також XX століття поклало початок створенню проформ – GENCON, BALTIME, NYPE, SHELLTIME. 1905 року засновано BIMCO – об'єднання судновласників і брокерів, яке візьме на себе роль уніфікувати договори фрахтування через створення і регулярне оновлення проформ (загальних і галузевих). Рейсовий GENCON, тайм-чартери BALTIME та NYPE стали де-факто «спільною мовою» світового фрахту: вони пропонували узгоджені конструкції лей-тайму, демереджу, винятків, арбітражних застережень та інших умов чартеру.

Таким чином, історія правового регулювання фрахтування суден має багатовіковий характер – від античних норм і звичаєвого права до сучасних міжнародних проформ, де ключовими джерелами регуляції є не конвенції, а практика, організована через стандарти, адаптовані до сучасних комерційних умов.

1.3 Нормативно-правове регулювання договору фрахтування за міжнародним та національним правом різних країн

Однією з ключових особливостей сучасного правового регулювання інституту фрахтування суден є відсутність єдиного універсального міжнародного договору, який би комплексно врегульовував та враховував усі аспекти чартеру. Ключові міжнародно правові конвенції – Гаазькі, Гаазько-Вісбійські, Гамбурзькі правила і Роттердамські правила – історично орієнтовані на перевезення за коносаментами/транспортними документами, а не на чартери як такі, відтак містять чартер, як сферу, на яку дія актів не розповсюджується. Конвенції не застосовуються до договору чартеру, якщо тільки умови договору не інкорпоровані в коносамент і не вступають у відносини із третіми особами [50]. Виходячи з цього, доходимо до висновку,

що на сьогодні, відсутні міжнародно-правові акти, які регламентували б положення договору фрахтування як такого.

У міжнародному морському праві історично склалося, що фрахтування суден не охоплюється сферою дії вищезазначених конвенцій. Наприклад, відповідно до ст. 1(b) Гаазько-Вісбійських правил, положення цих правил не застосовуються до чартерів, за винятком випадків, коли коносамент видано в межах такого договору. Подібну норму містить і ст. 2(2) Гамбурзьких правил 1978 р. Таким чином, міжнародне публічне право лише опосередковано торкається фрахтування суден, залишаючи регулювання цієї сфери, посиляючись на принципи автономії волі сторін та самостійне визначення заснованого права.

Договір фрахтування судна в українському праві не має єдиного, чіткого визначення, що ускладнює його правову кваліфікацію. Його регулювання здійснюється через низку нормативно-правових актів, кожен із яких по-своєму трактує або охоплює цю договірну конструкцію.

ЦК України не містить прямого визначення договору фрахтування, однак у межах загального регулювання договорів перевезення (глава 64) можна розглядати фрахтування як різновид договору перевезення.

Відповідно до 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 й іншим нормативно-правовим актам.

КТМ України не містить повного визначення договору чартеру. Статтею 133 КТМ України встановлено, що за договором морського перевезення вантажу перевізник або фрахтівник зобов'язується 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). На думку Клепікової О. В. таке визначення не можна вважати досконалим. У частині визначення предмета договору та сторін договору воно суміщає між собою предмет договору перевезення та фрахтування як таких. До того ж стаття визначає альтернативу сторонам договору: замість перевізника, вантажовідправника і вантажоодержувача мова йде про перевізника або фрахтівника, відправника або фрахтувальника та одержувача. До того ж, закріплене у ч. 2 цієї статті положення про те, що фрахтувальником і фрахтівником визнаються особи, що уклали між собою договір фрахтування судна (чартер), заперечує самостійний характер договору фрахтування і дає підстави розглядати його як різновид договору морського перевезення всупереч тому, що кожний із цих договорів має самостійний зміст і регулюється окремими розділами КТМ [12, с. 44].

Додатково, у КТМ України договір чартеру (фрахтування) судна на певний час отримав спеціалізоване нормативне регулювання, що охоплює його визначення, форму, зміст, права та обов'язки сторін, а також окремі аспекти експлуатації судна. Відповідно до статті 203 КТМ України, договір чартеру (фрахтування) судна на певний час є угодою, за якою судновласник зобов'язується надати судно фрахтувальнику за обумовлену плату (фрахт) для перевезення пасажирів, вантажів або інших цілей торговельного мореплавства.

На нашу думку, визначення чартеру, надане КТМ не є досконалим, адже наведене у визначенні поняття «чартер на певний час» суттєво обмежує сферу застосування до конкретного виду чартеру – тайм-чартеру, тобто оренди судна або його частини на певний час. Враховуючи вищенаведене, на нашу думку, варто запропонувати нове визначення договору фрахтування, а саме: «Договір фрахтування (чартер) – це договір, за яким одна сторона (фрахтівник) зобов'язується за плату надати іншій стороні (фрахтувальнику) морське судно або визначену частину його вантажомісткості для здійснення перевезення вантажів, пасажирів або багажу, або для інших цілей морського плавання, з передачею або без передачі управління та комерційної експлуатації судна, на

рейс, на визначений період часу або для виконання певного перевезення, а фрахтувальник зобов'язується сплатити фрахт». Таке визначення дозволяє розширити дію положень КТМ України на всі види чартерів.

Згідно зі статтею 204 КТМ України, договір чартеру повинен бути укладений у письмовій формі, а його наявність і зміст можуть бути доведені виключно письмовими доказами. Це положення забезпечує юридичну визначеність та захист прав сторін у разі спору. Стаття 205 встановлює обов'язкові умови договору, серед яких – найменування сторін, назва судна, його технічні характеристики, район плавання, мета фрахтування, розмір фрахту, термін дії договору, а також місце приймання і здавання судна.

Фрахтувальник, як зазначено у статті 209, має право укласти договори перевезення вантажів, видавати коносаменти та інші перевізні документи, а також несе відповідальність за зобов'язаннями, що виникають із таких документів. У разі тайм-чартеру, згідно зі статтею 210, екіпаж судна підпорядковується розпорядженням фрахтувальника щодо експлуатації судна, за винятком питань судноводіння, внутрішнього розпорядку та складу екіпажу.

Таким чином, положення глави V КТМ України формують комплексне правове регулювання договору чартеру (фрахтування) судна на певний час, охоплюючи як договірні, так і експлуатаційні аспекти, що дозволяє чітко окреслити права, обов'язки та відповідальність сторін у сфері торговельного мореплавства.

Згідно із положеннями Інструкції “Умови і правила здійснення агентування і фрахтування морського торговельного флоту України та контролю за їх дотриманням”, затверджених наказом Мінтрансу України № 247 від 17 травня 1994 р., вказується, що фрахтування судна – це діяльність по укладанню договорів найму або по здаванню судна в найм.

Таким чином, КТМ не містить чіткого визначення договору чартеру, а стаття 133 фактично поєднує елементи договору перевезення та фрахтування, що створює правову невизначеність. Хоча глава V КТМ надає спеціалізоване регулювання чартеру судна на певний час (тайм-чартер), це визначення не

охоплює інші види чартеру, зокрема бербоут чи рейсовий чартер. Закон також регулює права та обов'язки сторін, суборенду, технічний стан судна, відповідальність за збитки, порядок сплати фрахту та розподіл винагороди за рятування. Загалом, КТМ забезпечує базову правову рамку для чартеру, але потребує уточнення термінології та розширення охоплення.

Отже, українське право не створює самодостатньої системи регулювання фрахтування суден, а фактично покладається на автономію волі сторін та комерційні звичаї.

Схожа ситуація спостерігається і в інших країнах Центрально-Східної Європи, зокрема в Румунії. Морське законодавство Румунії містить норми про чартери, проте вони також мають загальний характер і не забезпечують комплексного регулювання. У статтях 241–252 Кодексу зазначено лише основні положення щодо найму судна, фрахту, обов'язків сторін і підстав для розірвання договору. Більшість практичних аспектів залишається також на розсуд та договірні засади сторін.

Доходячи до проміжного висновку, зазначаємо, що норми національного права як України, так і Румунії мають достатньо загальний характер, що призводить до правової невизначеності сторін та високої вірогідності спорів або непорозумінь між учасниками чартеру. На практиці більшість договорів укладаються за проформами, що змушує сторін обрати англійське право як заставане до договору та включати арбітражне застереження про розгляд можливих спорів за правилами Асоціації морських арбітрів Лондону – LMAA.

В той же час юридичні або фізичні особи – сторони чартеру, що не мають достатнього досвіду або кваліфікованих спеціалістів помилково сподіваються на застосування національного законодавства, що призводить до правової невизначеності та складнощів під час подальшого розгляду спорів.

Звертаючись до регіонального регулювання інституту фрахтування суден, особливої уваги заслуговують Братиславські угоди 1955 р., які регулюють торговельне судноплавство по Дунаю між прибережними державами (зокрема, Україною, Румунією, Сербією, Болгарією, Молдовою тощо). Хоча ці угоди

мають переважно техніко-операційний характер, вони містять низку положень, що опосередковано стосуються і договорів фрахтування суден. Зокрема, в них визначено принцип свободи перевезень, рівності доступу до дунайських портів, а також порядок врегулювання спорів між сторонами.

Проте Братиславські угоди мають ряд обмежень. Вони не встановлюють уніфікованої моделі договору фрахтування – їх регулювання зводиться до загальних положень про перевезення вантажів і зобов'язання сторін щодо дотримання безпеки навігації та тарифної політики. Також, угоди не враховують сучасних форм чартерних договорів, які активно застосовуються в морській практиці.

Цікавою особливістю Братиславських угод є положення про визначення юрисдикції у спорах. Згідно з процедурою, спір розглядається за місцем знаходження відповідача. Такий принцип, на перший погляд, відповідає традиційним нормам міжнародного приватного права (*forum rei sitae*). Однак, на думку автора, на практиці він створює численні труднощі.

Такі ситуації підкреслюють необхідність визначення сторонами договору компетентного органу для вирішення спорів. У більшості випадків сторони обирають LMAA, де арбітри є досвідченими правниками у морській сфері. Таким чином, застосування Братиславських угод без належного арбітражного застереження створює ризик юридичної невизначеності та потенційної несправедливості для сторін.

У різних країнах світу договір фрахтування має специфічне нормативне закріплення, що відображає особливості правових систем – англосаксонської (Велика Британія, США) та континентальної (Франція, Скандинавські країни). Нижче пропонується розгорнутий аналіз правового визначення договору фрахтування у законодавстві зазначених держав.

Законодавства провідних морських держав, таких як Англія, США та країни Скандинавії, не виробили єдиного підходу до визначення правової природи договору фрахтування. Так, в Англії відсутнє спеціальне «статутне» регулювання перевезень вантажів за чартером. Тут під договором фрахтування

розуміють угоду, за якою судновласник зобов'язується перевезти вантаж морем або надати судно для здійснення перевезення. Такий договір може укладатися як на один чи кілька рейсів, так і на певний період часу, що свідчить про віднесення тайм-чартеру до договорів перевезення. Аналогічну позицію поділяють доктрина та судова практика США. У скандинавських країнах законодавство кваліфікує перевезення вантажу з наданням у користування всього судна, його частини або окремих приміщень судна як різновид договору перевезення.

У Великобританії договір фрахтування не має визначення у кодифікованому законі, однак широко регулюється через судову практику та стандартні проформи, зокрема GENCON, NYPE, BARECON, які розробляються міжнародною організацією BIMCO. Основним нормативним актом, що стосується морського права, є Merchant Shipping Act 1995, хоча він не містить прямого визначення чартеру.

Англійське право, що історично стало базовим для морського права загалом та для договорів фрахтування зокрема, виробило низку прецедентів, які відіграють роль своєрідного міжнародного орієнтиру. Важливий прецедент – The Harry Day (2002 р.), у якому Апеляційний суд роз'яснив питання, пов'язане з формальним поданням нотису готовності (Notice of Readiness). Суд дійшов висновку, що навіть якщо нотис подано передчасно, він може вважатися чинним, якщо судно фактично готове до вантажних операцій і фрахтувальник не зазнав шкоди від порушення формальних вимог. Це рішення має істотне значення для тлумачення умов чартерів GENCON, де питання моменту готовності судна часто є предметом спору.

Прецеденти демонструють високий рівень деталізації правового регулювання у системі common law. На відміну від цього, у континентальних правових системах (зокрема українській та румунській) судова практика не має прецедентного значення, а норми законів не охоплюють подібної глибини деталізації. Це створює ситуацію, коли навіть у межах міжнародного

перевезення сторони керуються англійським правом, оскільки воно надає більшу визначеність і стабільність.

У США договір фрахтування регулюється нормами федерального морського права, зокрема Carriage of Goods by Sea Act (COGSA), 46 U.S. Code § 30701, а також загальним морським правом (General Maritime Law). Хоча COGSA більше стосується перевезення вантажів, чартерні договори регулюються через судову практику та комерційні проформи. У юридичній літературі, зокрема у праці Schoenbaum, Admiralty and Maritime Law, зазначено, що чартер – це договір, за яким судновласник передає судно або його частину фрахтувальнику для перевезення вантажу. Американське право, як і англійське, також розрізняє voyage charter, time charter та bareboat charter. У випадку bareboat charter фрахтувальник несе повну відповідальність за навігацію, екіпаж, технічне обслуговування та страхування судна, що наближає цей договір до оренди з передачею судна у тимчасове володіння.

У Франції договір фрахтування має чітке нормативне визначення у Кодексі транспорту (Code des transports), Livre V, Titre Ier, Chapitre II. Згідно зі статтею L5421-1, «договір фрахтування – це угода, за якою одна сторона надає іншій судно або його частину для перевезення вантажу чи пасажирів». Французьке законодавство розрізняє три основні види чартеру: *affrètement au voyage* (рейсове фрахтування), *affrètement à temps* (тайм-чартер) та *affrètement soque nue* (бербоут-чартер). Усі ці форми мають різний правовий режим, зокрема щодо відповідальності сторін, витрат на екіпаж, страхування та технічне обслуговування.

У Данії договір фрахтування регулюється Danish Maritime Code (Søloven), зокрема розділом 13. У § 373 Søloven зазначено: «договір фрахтування – це угода, за якою судновласник зобов'язується надати судно або його частину фрахтувальнику за плату. Закон розрізняє рейсове, часове та бербоут-фрахтування, кожне з яких має окремі положення щодо відповідальності, витрат та навігації».

Таким чином, договір фрахтування у міжнародному правовому просторі має усталене нормативне закріплення, яке відображає як комерційні, так і юридичні аспекти морських перевезень. У країнах англосаксонської системи (Велика Британія, США) регулювання базується на судовій практиці та проформах, тоді як у континентальних державах (Франція, Данія, Швеція, Норвегія) – на положеннях морських кодексів. Незважаючи на різницю у правових підходах, усі системи визнають три основні типи чартеру: рейсовий, тайм-чартер та бербоут-чартер, кожен з яких має специфічні умови щодо відповідальності, витрат та управління судном. Цей порівняльно-правовий аналіз дозволяє глибше зрозуміти природу договору фрахтування та його роль у міжнародному морському праві.

РОЗДІЛ 2

ПРОФОРМИ ЧАРТЕРІВ ЯК ІНСТРУМЕНТ ПРАВОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ МОРСЬКОГО ПЕРЕВЕЗЕННЯ ВАНТАЖУ

2.1 Місце проформ при регулюванні відносин між учасниками фрахтування

Морська експлуатація суден має складний і багатогранний характер, тому сторони, що укладають договори фрахтування, не можуть обмежитися лише загальними положеннями. Це змушує їх ретельно прописувати всі деталі співпраці, враховуючи технічні, комерційні та юридичні аспекти. У результаті багаторічної практики були сформовані стандартизовані форми договорів чартеру – так звані проформи. Обсяг прав і обов'язків сторін обумовлюється безпосереднім вибором певної проформи чартеру. У розробці типових проформ чартерів основну роль відіграють об'єднання судновласників, брокерів, агентів та інших учасників морської практики, а також держав, що володіють великим торговим флотом, зокрема Великобританії та інших європейських країн. Більшість проформ передбачають застосування англійського матеріального права до цих договорів. Розробкою таких проформ та їх впровадженням займаються впливові міжнародні організації, серед яких – Балтійська і Міжнародна морська рада (BIMCO), Британська палата судноплавства та інші інституції, що забезпечують відповідність цих документів потребам судноплавної спільноти. [17, с. 182].

Як уже було з'ясовано у попередньому розділі, хоча чартерні перевезення широко використовуються, вони не регулюються міжнародними договорами. У міжнародному праві не існує жодної угоди чи конвенції, яка б безпосередньо встановлювала правила щодо форми та змісту чартерного договору. Саме тому основну роль у формуванні практики фрахтування відіграють міжнародні морські організації, а також національні асоціації судновласників і фрахтувальників [14, с. 149].

Більшість стандартних проформ з'явилися на ринку з ініціативи фрахтувальників, і для цього є дві причини. По-перше, фрахтувальникам були потрібні чартери, що відповідають контрактам купівлі-продажу товару. По-друге, фрахтувальники завжди прагнуть бути в дещо вигіднішій позиції, коли йдеться про узгодження умов договору. Фрахтувальникам об'єднатися і виробити умови, які підходять для конкретного товару і є прийнятними для всіх фрахтувальників.

Зрозуміло, судновласники не готові миритися з таким станом справ. Результатом цього є взаємні угоди між фрахтувальниками і судновласниками, в яких початкові умови фрахтувальників визначені до тієї міри, при якій вони стають прийнятними для фрахтівників. Зрештою, багато чартерів поширюються на ринку саме організаціями судновласників. Наприклад, у тих випадках, коли назва чартеру закінчується на «-CON» (від слова «contract»), можна бути впевненим, що проформа була підготовлена за участю BIMCO, яка зараз широко відома своєю діяльністю з розробки проформ чартерів.

Виходячи із вищезазначеного, проформи чартерів створені з урахуванням потреб як фрахтувальників, так і судновласників, забезпечуючи між ними оптимальний баланс інтересів. [13, с. 108]. Застосування загальновизнаних стандартних проформ значно спрощує процес погодження умов між сторонами.

На сьогоднішній день існує понад 400 типових форм чартерних договорів. Для транспортування таких вантажів, як вугілля, кокс, зернові культури, рис, арахіс, сіль, фрукти та добрива, розроблено спеціалізовані проформи. У випадку окремих вантажів передбачено кілька варіантів чартерів, що враховують специфіку напрямків перевезень [17, с. 183].

Деякі великі фрахтувальники використовують власні варіанти чартерних договорів. Під час укладання угод до типових і приватних форм чартерів часто додаються численні додаткові положення, частина з яких з часом набуває усталеного формулювання. Окремі стандартні чартери застосовуються ще з кінця XIX – початку XX століття [13, с. 109].

Основна перевага чартерних проформ полягає в тому, що вони враховують інтереси як судновласників, так і фрахтувальників. Більшість таких документів є результатом тривалих переговорів і становлять собою компроміс між інтересами сторін.

Звертаючись до питання порушення договору фрахтування, варто враховувати прецеденти англійського права. Історично в англійському праві так склалося, що договірні умови класифікувалися як «гарантії» (warranties) та «істотні умови» (conditions). У чартерних угодах гарантії розглядалися як захисні положення, порушення яких не впливало на головну мету договору.

Істотні умови завжди визнавалися ключовими: їхнє порушення, навіть незначне, могло дозволити іншій стороні відмовитися від подальшого виконання договору [54]. У випадках, коли положення класифікуються як гарантії, сторона, що постраждала, може претендувати лише на відшкодування збитків, але не має права розірвати договір. Такий підхід забезпечував сторонам впевненість у тому, що обов'язки за договором будуть дотримані та належним чином виконані.

У справі *Bunge v Tradax* (1981 р.) суддя у своєму рішенні наголосив, що під час класифікації умови слід зважати на її значення в момент укладення угоди. Якщо сторони спеціально домовилися, що будь-яке порушення дає право на припинення договору, суд має поважати їхню волю. Якщо ж такого немає, умову трактують як проміжну й оцінюють наслідки її порушення [53].

Інші приклади прецедентів англійського права також його демонструють гнучкість. Так, у справі *Micado Shipping Ltd* (2001 р.) договір передбачав умову схвалення номінованого судна великими нафтовими компаніями. Втрата схвалення дозволяла фрахтувальникам або розірвати договір, або знизити розмір оплати, тобто фрахту. Згідно із загальною практикою англійського права виконання договору має бути точним, але дрібні відхилення («*de minimis*») не вважаються порушенням. Наприклад, якщо товар поставлений із невеликою похибкою в кількості, що є прийнятною для торгівлі, договір вважається виконаним [51].

Загалом, порушення умов дає право постраждалій стороні або відмовитися від договору, або залишити його чинним і вимагати компенсації. Якщо умова розкриває суть угоди та є істотною, її недотримання веде до розірвання. Якщо ж мова йде про гарантію, то постраждалій стороні належить право на відшкодування шкоди, заподіяної порушенням такої гарантії. Наприклад, у справі *Bunge Corporation v Tradax Export* (1981 р.) судно запізнилося на здійснення завантажувальних робіт на кілька днів, і це дало фрахтувальникам право розірвати договір, оскільки дата була визначена як така, що мала критичне значення. У справі ж *Cosmos Bulk Transport v China National* (1978 р.) швидкість судна виявилася нижчою, ніж обумовлено, але це кваліфікували як порушення гарантії: договір не розірвали, проте дозволили стороні вимагати компенсацію [57].

Таким чином, практика доводить, що поділ положень договору на окремі категорії не є абсолютно жорстким. Суди беруть до уваги не лише текст угоди, а й домовленості сторін та фактичні наслідки її порушення [50].

Як вже згадувалось раніше, розробкою типових проформ чартерів займаються міжнародні організації, такі як BIMCO, FONASBA, ICS, INTERTANKO та ін. BIMCO (Baltic and International Maritime Council) – це найбільша міжнародна асоціація судновласників, брокерів, агентів та інших учасників морської практики, яка відіграє ключову роль у створенні стандартів, проформ та політик, що регулюють глобальну морську торгівлю. Заснована у 1905 році в Копенгагені, BIMCO на сьогодні об'єднує понад 2 000 компаній з більш ніж 120 країн світу. Її діяльність охоплює правові, технічні, екологічні та комерційні аспекти судноплавства, що робить раду незамінною у світовій морській галузі.

Однією з основних функцій BIMCO є розробка стандартних форм договорів, які широко використовуються у міжнародному судноплавстві. Такі проформи дозволяють зменшити ризики, уникнути непорозумінь та забезпечити юридичну визначеність між сторонами. Найбільш відомими серед них є GENCON – проформа рейсового чартеру, який застосовується для

перевезення різних типів вантажів; BARECON – договір бербоут-чартеру, що передбачає передачу судна без екіпажу; BALTIME – тайм-чартер, що забезпечує найм судна або його частини на певний час. Проформи регулярно оновлюються з урахуванням останніх змін у міжнародному праві, технологіях та ринкових умовах, що забезпечує їх актуальність при регулюванні відносин між учасниками фрахтування.

Стандартні проформи, розроблені BIMCO, публікуються в «Формах затверджених документів» – цьому щорічно оновлюваному портфелі документів, що містить понад сто окремих чартерних договорів, коносаментів та інших форм, виданих або підтриманих BIMCO. У 2001 році BIMCO запустила свій онлайн-редактор чартерних договорів, який робить широкий спектр найпопулярніших форм BIMCO доступними в редагованому електронному форматі через Інтернет.

BIMCO також надає юридичну підтримку своїм членам, пропонуючи консультації з правових питань, пов'язаних із морськими перевезеннями, страхуванням, відповідальністю та арбітражем. Організація активно співпрацює з міжнародними регуляторами, зокрема з Міжнародною морською організацією (IMO), Європейською комісією, національними урядами та іншими впливовими структурами, лобіюючи інтереси морської галузі. Завдяки консультативному статусу при IMO, BIMCO має можливість впливати на формування стандартів безпеки, охорони довкілля та експлуатації суден.

Крім того, BIMCO співпрацює з іншими міжнародними організаціями, такими як ICS, INTERTANKO, INTERCARGO та ITF, що дозволяє їй охоплювати широкий спектр питань – від політики та лобіювання до трудових прав моряків. Така співпраця сприяє гармонізації міжнародних норм і забезпечує ефективне функціонування морської індустрії.

Таким чином, BIMCO – одна з ключових асоціацій у морській галузі. Її діяльність охоплює ключові аспекти судноплавства – створення проформ, запровадження екологічних стандартів, цифрових інновацій. BIMCO

забезпечує стабільність, прозорість і ефективність у міжнародному морському транспорті, сприяючи сталому розвитку світової економіки.

Не менш важливу роль у розробці проформ відіграє Міжнародна федерація національних асоціацій суднових брокерів і агентів – FONASBA (Federation of National Associations of Ship Brokers and Agents). Заснована у 1969 році, FONASBA об'єднує понад 50 національних асоціацій з різних країн світу, включаючи Україну, і представляє інтереси тисяч компаній, що працюють у сфері морської логістики, фрахтування, агентування та супроводу суден.

Основною метою FONASBA є сприяння розвитку високих стандартів професійної діяльності серед суднових брокерів і агентів, а також захист їхніх інтересів на міжнародному рівні. Організація активно співпрацює з такими структурами, як IMO, ICS, Європейська комісія, WCO та іншими впливовими інституціями, що дозволяє їй впливати на формування глобальної політики у сфері морських перевезень.

Однією з ключових функцій FONASBA є розробка та впровадження Кодексу етики, який встановлює стандарти поведінки для суднових агентів і брокерів. Цей кодекс передбачає дотримання принципів чесності, прозорості, професіоналізму та відповідальності у взаємодії з клієнтами, партнерами та регуляторними органами. Компанії, які дотримуються цього кодексу, отримують FONASBA Quality Standard – сертифікат, що підтверджує їхню відповідність міжнародним вимогам і підвищує довіру з боку клієнтів.

Важливим напрямом діяльності FONASBA є захист інтересів своїх членів на міжнародному рівні. Організація виступає за спрощення митних процедур, гармонізацію портових регламентів, зменшення адміністративного навантаження на агентів та брокерів. Вона бере участь у консультаціях з урядами, міжнародними організаціями та галузевими асоціаціями, представляючи позицію своїх членів і сприяючи створенню сприятливих умов для ведення бізнесу.

Україна є активним учасником FONASBA через Асоціацію морських агентів України, яка представляє інтереси українських компаній на міжнародному рівні. Участь у FONASBA дозволяє українським агентам і брокерам отримувати доступ до найкращих практик, навчальних програм, сертифікації та міжнародної підтримки.

Важливу роль у створенні проформ також відіграє Міжнародна палата судноплавства – International Chamber of Shipping (ICS). ICS була заснована у 1921 році, відразу після Першої світової війни, коли світова торгівля потребувала нових механізмів координації та уніфікації. Її створення стало відповіддю на необхідність вироблення єдиних стандартів ведення морського бізнесу та представництва інтересів судновласників перед урядами й міжнародними організаціями.

Звертаючись до класифікації проформ чартерів, за принципом розробки розрізняються рекомендовані та приватні проформи. До рекомендованих типових проформ чартерів належать ті, що були створені, затверджені та підтримані авторитетними міжнародними й національними об'єднаннями судновласників і брокерів, такими як BIMCO, FONASBA, Генеральна рада британського судноплавства тощо. Ці документи забезпечують надійний захист інтересів судновласника або фрахтувальника, оскільки містять чітко сформульовані комерційно-правові положення, перевірені практикою.

Натомість приватні проформи розробляються великими вантажовідправниками або їх асоціаціями в односторонньому порядку. Зазвичай вони містять умови, що надають певні переваги фрахтувальнику, часто – за рахунок інтересів перевізника.

Залежно від сфери застосування, проформи поділяються на спеціалізовані та універсальні. Спеціалізовані проформи створені для різних типів масових вантажів і враховують специфіку їх перевезення, особливості обробки суден, місцеві звичаї портів, а також торговельну практику провідних експортерів.

Універсальні проформи, розроблені міжнародними асоціаціями судновласників, призначені для транспортування штучних, навалювальних або

лісових вантажів у тих випадках, коли спеціалізовані чартери відсутні. Вони також можуть застосовуватися за домовленістю між сторонами. Найбільш визнаною серед таких документів є проформа GENCON, яка отримала рекомендацію від BIMCO і широко використовується в міжнародному судноплавстві.

Хоча проформи чартерів широко використовуються, вони не мають єдиної структури положень. З огляду на це, виділяють три основні типи чартерів: чистий, відкритий і широкий.

- Чистий чартер – це договір фрахтування, який підписується сторонами без жодних змін до проформи.
- Відкритий чартер – документ, у якому не зазначено ні тип вантажу, ані порт призначення. Такий формат застосовується, коли фрахтівник ще не визначився з конкретними вантажами або маршрутами.
- Широкий чартер – передбачає наявність великої кількості географічних опцій, тобто права фрахтівника обирати порти завантаження або розвантаження з переліку, узгодженого в договорі.

Ці варіації дозволяють гнучко адаптувати умови фрахтування до потреб сторін і конкретної ситуації. [16, с. 61–62].

За структурою та способом викладу умови чартери поділяють на архаїчні та сучасні, відомі як американські проформи. У старих архаїчних чартерах статті розміщені без чіткої послідовності, що робить їх використання менш зручним [43, с. 30-32].

Сучасні чартери зазвичай поділяються на дві частини. Перша частина має форму таблиці й називається боксовою, оскільки всі дані подаються у спеціальних «боксах» і містять змінну інформацію. Якщо між розділами проформи виникають суперечності, перевага завжди надається положенням першої, боксової частини. [17, с. 181-182]. Друга частина – це сама проформа чартеру, що містить інформацію, яка повніше розкриває зміст відомостей боксової частини.

Під час узгодження комерційних умов чартеру, особливо якщо використовується застаріла проформа, часто виникає потреба змінювати значну кількість стандартних положень. Велика кількість виправлень і доповнень у друкованому тексті ускладнює як оформлення, так і подальше вивчення договору.

Аддендуми (райдери) можуть оформлюватися і як окремий документ, що становить третю частину чартеру. Як правило, це індивідуальні доповнення, пов'язані з конкретним рейсом, і вони зазвичай мають конфіденційний характер.

Таким чином, на сьогодні, існує безліч проформ чартерів, що класифікуються за різними підставами, починаючи від виду вантажу, який буде перевезено, до способу викладу та структури договору.

Виходячи із вищезазначеного, доходимо до висновку, що проформи чартерів займають ключове місце в системі морського судноплавства, виступаючи універсальним інструментом договірного регулювання між учасниками договорів фрахтування. Вони є стандартизованими формами договорів, які розробляються міжнародними організаціями і широко використовуються в практиці морських перевезень. Завдяки своїй структурованості, збалансованості, проформи забезпечують ефективну уніфікацію договірних умов, що особливо важливо в умовах глобалізованого ринку морських перевезень, де сторони можуть належати до різних правових систем.

Проформи чартерів дозволяють сторонам швидко і зручно оформити договір, зменшуючи ризики непорозумінь. Вони охоплюють широкий спектр питань – від технічного стану судна, умов його експлуатації, страхування, відповідальності сторін, до процедур передачі та повернення судна. Хоча проформи не мають обов'язкового характеру для їх застосування, учасники фрахтування обирають їх використовувати для швидкості та прозорого затвердження домовленостей.

2.2 Проформи рейсових та спеціалізованих чартерів

Рейсовий чартер – форма договору чартеру, за якою фрахтівник надає все судно або його частину для перевезення вантажу між визначеними портами. В обмін надане судно або його частину фрахтувальник сплачує фрахт, розмір якого визначається відповідно до ставки фрахту з урахуванням ситуації на світовому ринку. Оплата може встановлюватися за одиницю вантажу (тонну, кубічний метр тощо) або у вигляді загальної суми (лumpсум).

Розрізняють два основні види рейсового фрахтування: на один рейс (single voyage charter) та на кілька послідовних рейсів (consecutive voyages charter). [13, с. 113].

Хоча рейсовий чартер охоплює широкий спектр положень, використання його типової форми значно спрощує процес оформлення. За умови правильного вибору проформи, фрахтувальник і фрахтівник зазвичай заповнюють лише першу сторінку документа, яка містить змінні дані – такі як назви сторін договору, найменування судна, порти відправлення та призначення тощо. [42, с. 223-224].

Універсальні проформи рейсових чартерів застосовуються для оформлення договорів перевезення різноманітних вантажів, коли не має спеціалізованих проформ для конкретного типу товару. Найвідомішою серед таких універсальних проформ є GENCON. Її було створено ще у 1922 році, а в 1976 році доповнено бокс-формою, яка включає постійні юридичні положення щодо перевезення. Сьогодні широко використовується оновлена версія GENCON 94, переглянута BIMCO у 1994 році.

Сама по собі проформа GENCON 94 – одна із найбільш використовуваних та найпоширеніших проформ рейсового чартеру, яка використовується в міжнародному морському судноплаванні. Розроблена BIMCO, GENCON 94 є оновленою версією попередніх редакцій, і широко застосовується при укладенні рейсового чартеру. Універсальність, чітка структура та

збалансованість інтересів сторін зробили GENCON 94 однією із найвідоміших проформ у сфері морських перевезень.

GENCON 94 складається з двох основних частин: частини I, яка містить змінні умови договору, та частини II, де викладено загальні умови. Частина I заповнюється сторонами при укладенні договору і включає конкретні дані про судно, вантаж, порти навантаження та розвантаження, ставки фрахту, терміни тощо. Частина II є незмінною і містить стандартні положення, що регулюють права та обов'язки сторін, порядок вирішення спорів, страхування, форс-мажорні обставини та інші юридичні аспекти.

Однією з ключових умов GENCON 94 є положення про фрахт. У договорі чітко зазначається ставка фрахту, валюта платежу, порядок оплати (наприклад, авансом, частинами або після завершення рейсу), а також можливі штрафи за простій. GENCON 94 передбачає, що фрахт має бути сплачений у визначений термін, і затримка платежу може призвести до нарахування пені або навіть до розірвання договору. Також важливою є умова про те, що фрахт не повертається, навіть якщо вантаж не був доставлений з причин, не залежних від судновласника.

Істотною умовою є положення про вантаж. GENCON 94 передбачає, що фрахтувальник зобов'язаний надати вантаж у визначеному обсязі та якості, а також забезпечити його своєчасне навантаження. Судновласник, у свою чергу, зобов'язується надати судно, придатне для перевезення зазначеного вантажу, і забезпечити його доставку до порту призначення. У договорі також можуть бути зазначені спеціальні вимоги до вантажу, наприклад, умови зберігання, температурний режим, захист від вологи тощо. Важливо, що GENCON 94 передбачає відповідальність фрахтувальника за забезпечення безпечного доступу до порту, а також за витрати, пов'язані з портовими операціями. Судновласник має право відмовитися від заходу в порт, якщо він вважає його небезпечним для судна або екіпажу.

Окрему увагу в GENCON 94 приділено навантажувально-розвантажувальним роботам. Договір передбачає, що ці операції здійснюються

за рахунок фрахтувальника, який є відповідальним за ці процеси, якщо інше не зазначено в частині I. Також встановлюється норма часу на навантаження та розвантаження, і у випадку перевищення цього часу фрахтувальник сплачує штраф за простій – демередж. Якщо ж операції виконуються швидше, ніж передбачено, судновласник може надати знижку диспач, хоча це не є обов'язковим.

GENCON 94 містить положення про стан судна. Фрахтівник гарантує, що судно приведено у морехідний стан, є технічно справним, має необхідні сертифікати та ліцензії, а екіпаж – кваліфікований і здатний забезпечити безпечне перевезення вантажу. У разі виявлення дефектів або несправностей, які можуть вплинути на безпеку транспортування, фрахівник зобов'язаний негайно їх усунути. Якщо це неможливо, фрахтувальник має право розірвати договір або вимагати компенсацію.

Умови страхування також є важливою частиною GENCON 94. Договір передбачає, що судновласник має забезпечити страхування судна, а фрахтувальник – страхування вантажу. У разі втрати або пошкодження вантажу сторони мають право звернутися до відповідних страхових компаній для отримання компенсації.

Додатково, GENCON 94 передбачає можливість виникнення форс-мажорних обставин, таких як війна, страйки, природні катастрофи, блокади портів тощо. У таких випадках сторони звільняються від відповідальності за невиконання зобов'язань, якщо доведуть, що це сталося внаслідок обставин, які вони не могли передбачити або уникнути. Чартер також містить положення про порядок повідомлення про такі обставини та строки їх дії.

Ще одним важливим елементом GENCON 94 є положення про арбітраж. У договорі зазначається, що всі спори між сторонами вирішуються шляхом арбітражу, зазвичай у Лондоні, відповідно до правил Лондонського морського арбітражного товариства (LMAA). Це забезпечує найбільш ефективне вирішення конфліктів, без необхідності звернення до національних судів. Сторони також можуть погодити інше місце арбітражу, наприклад, Нью-Йорк

або Сінгапур, залежно від їхніх інтересів, але знову ж таки, практика показує, що зазвичай сторони схильні обирати саме LMAA.

GENCON 94 включає також положення про передачу прав та обов'язків. Фрахтувальник має право передати свої права третій стороні, наприклад, вантажоодержувачу, але лише за умови письмового погодження з фрахтівником. Фрахтівник, у свою чергу, не може передати судно іншій особі без згоди фрахтувальника, якщо це прямо не передбачено договором.

Загалом, враховуючи вищевикладене, проформа GENCON 94 є гарним прикладом проформи, що збалансовує інтереси як фрахтівника, так і фрахтувальника. Її використання дозволяє сторонам уникнути багатьох ризиків, пов'язаних з морськими перевезеннями, та забезпечує прозорість і передбачуваність договірних відносин. Завдяки своїй гнучкості та універсальності GENCON 94 може бути адаптована до різних типів вантажів, маршрутів та умов перевезення, що робить його незамінним інструментом у сфері міжнародного морського фрахтування [28].

Оновленою версією проформи GENCON 94 є GENCON 2022. Її було презентовано BIMCO у листопаді 2022 року з нагоди 100-річчя першої редакції GENCON. Основна мета оновлення – адаптація документа до сучасних умов ринку, регуляторних вимог і практик, які змінилися з 1994 року.

GENCON 2022 суттєво відрізняється від попередньої версії за структурою, обсягом і змістом. По-перше, кількість «боксів» у першій частині проформи збільшено з 26 до 33, що зробило її більш деталізованою і розширеною – тепер ця частина займає дві сторінки замість однієї, як у GENCON 94. По-друге, текстова частина зазнала глибокого перегляду: багато положень були переписані, додано нові статті, а деякі старі – виключено або змінено.

GENCON 2022 також передбачає нові права для обох сторін. Фрахтівники отримали можливість призупинити виконання чартеру або розірвати його у випадку несплати фрахту, а фрахтувальники – право на використання електронних коносаментів (e-bills). Крім того, положення про страйки були

переглянуті – в оновленій проформі вони включають чіткіші умови щодо тривалих затримок.

Загалом, GENCON 2022 є більш гнучким, деталізованим і адаптованим до сучасних викликів, зокрема цифровізації та змін у правовому регулюванні. Водночас GENCON 94 залишається популярним і широко використовуваним, особливо у випадках, коли сторони прагнуть до простоти та перевірених формулювань. Обидві версії можуть співіснувати на ринку, залежно від потреб і вподобань учасників чартерних угод [29].

Ще однією з найвідоміших та універсальних форм рейсового чартеру є NUVOY (Universal Voyage Charter Party). Вона була розроблена Польською палатою зовнішньої торгівлі та рекомендована BIMCO, що свідчить про її відповідність міжнародним стандартам. Найпоширенішою версією є NUVOY 84, яка стала результатом вдосконалення попередніх редакцій з урахуванням практичного досвіду і потреб ринку. Її головна мета, як і інших проформ, – стандартизувати умови чартеру, забезпечуючи юридичну чіткість та комерційну ефективність.

NUVOY не є виключенням серед проформ та має двосторонню структуру, яка складається з двох основних частин: частина А – Mini Charter, що містить ключові умови фрахтування, включаючи опис судна, вантажу, портів, фрахтову ставку, строки виконання, відповідальність сторін; та частина В – Explanatory Notes, яка є поясненням до умов, викладених у частині А.

NUVOY охоплює всі ключові аспекти рейсового чартеру. В описі судна зазначаються технічні характеристики, тоннаж, клас, реєстрація, стан судна. Вантаж описується за типом, обсягом, пакуванням, умовами завантаження та розвантаження. Порти чітко визначаються з урахуванням їх безпечності та доступності. Фрахтова ставка вказується з деталізацією суми, порядку її сплати та можливих додаткових витрат. Сталійний час визначається з урахуванням строків завантаження/розвантаження, порядку нарахування демереджу або диспачу. Відповідальність сторін розподіляється з урахуванням ризиків, страхування, форс-мажору та порядку вирішення спорів.

Однією з головних переваг NUVOY, як і GENCON, є її універсальність. Вона не прив'язана до конкретного типу вантажу чи регіону, тому її можна використовувати для широкого спектру перевезень, зокрема генеральних вантажів (general cargo), сільськогосподарської продукції, будівельних матеріалів. Гнучкість NUVOY дозволяє легко адаптувати її під конкретні умови, вносити додаткові положення або змінювати існуючі.

З юридичного погляду NUVOY враховує основні принципи морського права, включаючи Гаазькі правила щодо відповідальності перевізника, Інкотермс для узгодження умов поставки, а також арбітражні положення, які зазвичай передбачають вирішення спорів у Лондоні або Нью-Йорку.

Таким чином, на нашу думку, NUVOY – це ефективний інструмент для оформлення рейсового чартеру, який поєднує в собі універсальність і юридичну визначеність. Її двостороння структура дозволяє не лише швидко укласти чартер, але й забезпечити його ефективне виконання. Завдяки рекомендації BIMCO, NUVOY стала стандартом у сфері морських перевезень, особливо для генеральних вантажів [34].

Окрему увагу варто звернути на спеціалізовані чартери – якщо для певного вантажу існує відповідна проформа, сторони договору фрахтування зазвичай схильні користуватися саме нею. Наприклад:

- для перевезення зерна – Norgrain, Centrocon, Austwheat, Synacomex, Euromed, Grainvoy;
- для перевезення вугілля – Baltcon, Germancon-North, Medcon, Nethcoal, Polcoalvoy, Sovcoal;
- для рудних вантажів – Genorecon, Meditore, Murmapatit, Orecon, Nipponore;
- для наливних вантажів – Intertankvoy, Asbatakvoy, BPvoy, Exxonvoy, Shellvoy, а також для хімічних продуктів – Biscoilvoy, Chemtankvoy, Imol;
- для мінеральних добрив – Ferticon, Fertidutch, Fertisov, Fertilvoy, Qafcocharter;

- для лісових вантажів – Nubaltwood, Ruswood, Sovconround;
- для перевезення цукру – Caribbean Sugar, Cubasugar та інші.

У сфері фрахтування суден у нашому регіоні ключову роль відіграють зернові перевезення, адже вони складають майже половину (понад 40%) від усіх морських перевезень.

Окремою проформою зернового чартеру є Norgrain, який використовується при перевезеннях зерна з Північної Америки, особливо, США і Канади. Ця проформа була розроблена в 1973 році і переглянута в травні 1989 року. Проформа Norgrain була видана Асоціацією суднових брокерів і агентів США і рекомендована BIMCO і FONASBA. Офіційно проформа називається Північноамериканський зерновий чартер. Norgrain – дуже передова проформа, оскільки в ній врахована новітня практика морського транспортування зернових. Зернові вантажі вимагають особливих умов в процесі проведення вантажних робіт, а також при перевезенні. Чартер Norgrain може служити дуже показовим прикладом, що задає високий стандарт в транспортуванні зерна на морських судах взагалі. Norgrain-89 передбачає розвинені інформаційні відносини, що надзвичайно важливо в сучасному світі. Ця проформа передбачає широкий вибір умов контракту: географічні опції по портах виконання вантажних робіт і вантажні опції, кілька способів оплати сум фрахту і варіантів його ставок, варіанти оплати інших витрат, а також рахунки сталії.

Умови Австралійського чартеру для перевезення пшениці, рекомендованого BIMCO в 1990 році (Austwheat-1990), закріплюють досить жорсткі умови контракту, причому проформа орієнтована на інтереси фрахтівників.

Порівняльний аналіз за найбільш істотними умовами показує, що проформа Centrocon орієнтована, навпаки, на інтереси фрахтувальників. Ця проформа була створена в 1914 році Палатою судноплавства Сполученого Королівства для перевезень зерна з Ла-Плати в напрямку на Європу. Хоча з того часу вона неодноразово переглядалася, проте значно застаріла, а спроби

радикальної модернізації нашоюхуються на консерватизм експортерів зерна з Латинської Америки. Сучасна редакція Centrocon датується 01.01.1950 і офіційно називається «Чартер Палати судноплавства Сполученого Королівства для перевезень зерна з Ла-Плати 1914 року». Ця проформа узгоджена з Центром зернових культур Буенос-Айреса і прийнята BIMCO.

Synacomex прийнятий Центральним комітетом судновласників Франції (ЦКСФ) в 1957 році. З тих пір ця проформа теж багато разів переглядалася. Остання редакція Synacomex-2000 (Континентальний зерновий чартер 2000 року) переглянута Центральним зовнішньоторговельним зерновим синдикатом за погодженням з ЦКСФ у співпраці з Французькою фрахтовою та брокерською асоціацією і прийнята BIMCO. Synacomex-2000, зерновий чартер 1975 року Euromed і зерновий рейсовий чартер Grainvoy 1974 року – досить популярні проформи при укладенні контракту фрахтування судна для перевезення зерна.

Перелік проформ зернових рейсових чартерів не обмежується наведеними вище прикладами. Так, іноді й досі використовується застаріла проформа Балтіморського зернового чартету, затверджена ще у 1913 році. Вона має архаїчну структуру, подібну до таких проформ, як Austwheat-1990, Centrocon, Euromed, Norgrain.

Натомість Grainvoy, вперше опублікований Альфредом Топфером у 1966 році та переглянутий у 1974 році за підтримки BIMCO і Комітету з документації Палати судноплавства Великої Британії, був розроблений за сучасною боксовою схемою.

До новітніх проформ належить і Synacomex-2000, який також побудований на основі боксової форми. Частина I проформи містить «бокси», а частина II, навпаки, включає відносно сталий набір положень, які рідко змінюються при укладенні різних договорів. Популярність Synacomex-2000 пояснюється саме такою інноваційною структурою.

Різноманіття положень першої частини проформ є настільки значним, що може стати предметом окремого дослідження. Водночас, враховуючи

спільність більшості постійних умов зернових чартерів, доцільно зосередитися на аналізі другої частини, зокрема на арбітражних застереженнях, які становлять особливий інтерес для юристів.

Приклади арбітражних положень:

- ст. 28 Synacomex-2000,
- ст. 27 Grainvoy,
- ст. 45 Norgrain-89,
- ст. 7 Euromed,
- ст. 39 Centrocon,
- ст. 33 Austwheat-1990.

У Балтіморському зерновому чартері арбітражне застереження взагалі відсутнє.

У проформі Synacomex-2000 передбачено розгляд спорів у Морській арбітражній палаті Парижа із застосуванням французького матеріального права.

Norgrain-89 (ст. 45) пропонує альтернативу: арбітраж у Нью-Йорку за правилами Товариства морських арбітрів або лондонський арбітраж згідно з англійським правом.

У Grainvoy (ст. 27) також встановлена альтернатива: арбітраж при Торговій палаті Гамбурга або інший варіант, передбачений у відповідному боксі (№ 39).

Euromed та Centrocon передбачають розгляд спорів у лондонському арбітражі, тоді як проформа Austwheat-1990 допускає як арбітраж у Австралійському центрі міжнародного торгового арбітражу (Мельбурн, штат Вікторія), так і лондонський арбітраж.

Щодо застережень про військові ризики (ст. 27 Synacomex-2000, ст. 30 Grainvoy, ст. 41 Norgrain-89, ст. 9 Euromed, ст. 32 Centrocon, ст. 24 Austwheat-1990), то в Балтіморському зерновому чартері вони відсутні. В умовах сучасної

міжнародної нестабільності подібні положення набувають особливої актуальності.

Застереження про загальну аварію (ст. 25 Synacomex-2000, ст. 26 Grainvoy, ст. 40 Norgrain-89, ст. 11 Euromed, ст. 29 Austwheat-1990, ст. 2 Балтіморського зернового чартеру, ст. 31 Centrocon). Найбільш стислим є формулювання у проформі Centrocon: «У випадку аварії розрахунки здійснюються відповідно до Йорк-Антверпенських правил 1950 року».

Досить деталізоване положення щодо загальної аварії міститься у Балтіморському зерновому чартері, однак його недолік полягає у відсутності конкретизації, яка саме редакція Йорк-Антверпенських правил застосовується. Найпоширенішою вважається редакція 1974 року, яка згадується у проформах Norgrain-89, Euromed, Austwheat-1990, Grainvoy. У ст. 25 Synacomex-2000 міститься посилання вже на редакцію 1994 року.

Застереження про страйк передбачені в ст. 24 Synacomex-2000, ст. 30 Norgrain-89, ст. 6 Euromed, ст. 17 Austwheat-1990, ст. 30 Centrocon, ст. 28 Grainvoy.

Натомість у ст. 1 Балтіморського зернового чартеру міститься широкий перелік форс-мажорних обставин, проте страйки серед них прямо не названі.

Форс-мажорні та льодові застереження:

- у Synacomex-2000 це статті 22 (форс-мажор) і 23 (льодове застереження);
- у Norgrain-89 – статті 31 (льодове застереження) і 36 (форс-мажор);
- у Euromed – статті 1 (форс-мажор) і 25 (льодове застереження);
- у Grainvoy – статті 22 (форс-мажор) і 29 (льодове застереження);
- у Centrocon – статті 28 (льодове застереження) і 29 (форс-мажор);
- у Балтіморському зерновому чартері – ст. 1, що містить досить докладне положення про форс-мажор;
- у Austwheat-1990 – ст. 22 (право, що застосовується до чартеру) та ст. 25 (заборона на експорт).

Отже, спеціалізовані проформи чартерів відіграють надзвичайно важливу роль у сфері морських перевезень, оскільки дозволяють максимально точно врахувати специфіку окремих видів вантажів, забезпечити ефективне регулювання договірних умов і мінімізувати ризики для сторін. Їхнє застосування є загальноприйнятою практикою, особливо коли йдеться про перевезення зерна, вугілля, руди, наливних вантажів, хімічної продукції, добрив, лісоматеріалів чи цукру. Проформи, такі як Norgrain, Centrocon, Austwheat, Synacomex, Euromed і Grainvoy, демонструють різні підходи до структури договору, розподілу відповідальності, арбітражних процедур, страхових положень та форс-мажорних обставин. Зокрема, Norgrain-89 вирізняється сучасністю та гнучкістю, а Synacomex-2000 – інноваційною боксовою формою, що забезпечує зручність у заповненні та стабільність основних умов.

Таким чином, спеціалізовані чартери не лише забезпечують правову визначеність, а й слугують інструментом адаптації до конкретних комерційних і технічних умов перевезення, що робить їх незамінними у сучасній практиці міжнародного судноплавства.

2.3 Проформи інших видів чартеру – тайм- та бербоут-чартеру

Із визначення тайм-чартеру, наведеного у КТМ України, можна зробити кілька важливих висновків. Судновласник передає фрахтувальнику у користування на певний строк не лише саме судно, а й послуги екіпажу. Саме ця особливість є ключовою відмінною рисою тайм-чартеру. Якщо виключити послуги екіпажу, змінюється правова природа договору: тайм-чартер перетворюється на інший його різновид, зокрема на бербоут-чартер. Отже, у тайм-чартері судно разом з екіпажем функціонують як єдиний комплекс [13, с. 110].

Мабуть, найбільш універсальною і відпрацьованою проформою тайм-чартеру вважається BALTIME. Ця проформа була прийнята в 1909 р. BIMCO і схвалена Палатою судноплавства Сполученого Королівства.

Проформа BALTIME (Baltic and International Maritime Council Time Charter Party) є однією з найстаріших форм тайм-чартеру, яка широко використовується при морських перевезеннях вантажу. Вперше вона була розроблена у 1909 році, а її найпоширеніша версія – BALTIME 1939, яка була перевірена у 2001 році, – стала результатом глибокого перегляду з урахуванням змін у судноплавній практиці, юридичних вимогах та комерційних реаліях. Ця проформа була створена під егідою BIMCO. BALTIME є еталоном для договорів тайм-чартеру, тобто фрахтування судна на певний період часу з екіпажем, де фрахтувальник отримує контроль над комерційною експлуатацією судна, а судновласник зберігає відповідальність за технічне управління.

У договорі BALTIME чітко визначається, що судно надається фрахтувальнику в належному технічному стані, з екіпажем, готовим до виконання рейсів. Судновласник зобов'язується підтримувати судно в справному стані протягом усього строку чартеру, забезпечувати екіпаж, паливо, технічне обслуговування. Фрахтувальник, у свою чергу, отримує право визначати маршрути, порти заходу, тип вантажу, але не втручається в технічне управління судном. Це класичний поділ функцій, який лежить в основі тайм-чартеру.

Фрахтова ставка в BALTIME зазвичай встановлюється на добу, з можливістю узгодження додаткових витрат, таких як портові збори, агентські витрати, витрати на буксирування, лоцманів тощо. Проформа передбачає чіткий порядок оплати – авансом або періодично, з можливістю нарахування пені за прострочення. Також передбачено положення щодо витрат на паливо: зазвичай фрахтувальник забезпечує судно паливом, а залишки при поверненні компенсуються за ринковою ціною.

BALTIME містить положення щодо форс-мажору, страйків, військових дій, затримок, аварій, що дозволяє сторонам уникнути відповідальності у випадках, які не залежать від їхньої волі. Як і в інших проформах передбачено механізм вирішення спорів – зазвичай арбітраж у Лондоні або Нью-Йорку.

Однією з важливих особливостей BALTIME є положення про повернення судна. Фрахтувальник зобов'язаний повернути судно в тому ж технічному стані, з урахуванням нормального зносу, в узгодженому порту, з відповідним залишком палива. У випадку пошкоджень або затримок передбачено механізм компенсації. Також проформа містить положення про страхування – судновласник зобов'язаний мати відповідне покриття (наприклад, P&I, Hull & Machinery), а фрахтувальник може вимагати додаткове страхування залежно від характеру перевезень.

У порівнянні з іншими проформами тайм-чартеру, такими як NYPE, SHELLTIME (для танкерів), BALTIME вирізняється своєю простотою, збалансованістю та універсальністю. Вона особливо популярна при фрахтуванні суховантажних суден, де важлива гнучкість і швидкість укладення договору. BALTIME також добре підходить для короткострокових чартерів, де немає потреби в надмірній деталізації.

У підсумку, BALTIME – це класична, перевірена часом проформа тайм-чартеру, яка поєднує в собі простоту, гнучкість і юридичну чіткість. Вона ідеально підходить для фрахтування суден на час, забезпечуючи баланс між комерційними інтересами фрахтувальника і технічною відповідальністю судновласника. Завдяки своїй структурі, міжнародному визнанню та підтримці BIMCO, BALTIME залишається одним із найнадійніших інструментів у сфері морських перевезень [21].

Додатково для тайм-чартеру фрахтування суховантажних суден Нью-Йоркською товарною біржею розроблена проформа NYPE. Після трьох років обговорень, у 2015 році, була ухвалена нова редакція даної проформи, яка називається NYPE 2015. На відміну від NYPE 93, NYPE 2015 містить 57 статей. За прогнозами фахівців, нова проформа NYPE повинна стати популярною в морському бізнесі.

Проформа NYPE (New York Produce Exchange Time Charter Party) – це одна з найвідоміших і найширше використовуваних форм тайм-чартеру в міжнародному морському праві. Вперше вона була створена у 1913 році, і з

того часу зазнала кількох редакцій: 1921, 1931, 1946, 1981, 1993, а остання – NYPE 2015 – була розроблена спільно BIMCO, ASBA (Association of Shipbrokers and Agents) та Singapore Maritime Foundation. Ця проформа стала стандартом для фрахтування суховантажних суден на час, і її популярність пояснюється гнучкістю, деталізацією та збалансованістю умов між судновласником і фрахтувальником.

У договорі NYPE судновласник надає судно з екіпажем у технічно справному стані, а фрахтувальник отримує право комерційного використання судна – визначає маршрути, порти, тип вантажу, але не втручається в технічне управління. Судновласник зберігає відповідальність за екіпаж, технічне обслуговування, страхування, а фрахтувальник – за комерційну експлуатацію, витрати на паливо, портові збори, агентські витрати тощо [77].

Остання редакція – NYPE 2015 – є результатом глибокої роботи над усуненням недоліків попередніх версій. Вона включає нові положення, які раніше часто оформлювались як додаткові умови в «райдерах». Наприклад, у преамбулі тепер чітко зазначається юридичний статус судновласника – чи він є власником, диспонентом або комерційним менеджером. Це важливо для зниження ризику укладення договору з неуповноваженою особою та для правильного визначення сторони контракту.

Стаття 1 проформи була суттєво розширена. Тепер сторони можуть обрати – укласти чартер на певний період або на одну поїздку (рейсовий чартер). Також визначаються райони експлуатації судна, допустимі причали, включаючи місця якірних стоянок. З'явилося нове положення – можливість здійснювати вантажні операції, коли судно знаходиться на мілководді або навалене на дно, якщо це безпечно і погоджено з класифікаційним товариством. Це особливо актуально для спеціалізованих суден, таких як плашкоути.

Стаття 2 також зазнала змін – уточнено порядок доставки судна фрахтувальнику, включаючи порт, дату, умови приймання. Важливо, що проформа передбачає можливість субчартеру – фрахтувальник може передати

судно в суборенду, але залишається відповідальним за виконання основного договору.

Додаток А – це окремий документ, який містить детальний опис судна: тоннаж, розміри, вантажопідйомність, об'єм паливних і водяних танків, швидкість, споживання палива тощо. Це дозволяє скоротити текст основного договору і водночас забезпечити точність характеристик судна.

У порівнянні з іншими проформами тайм-чартеру – такими як BALTIME або SHELLTIME – NYPE вирізняється гнучкістю, деталізацією і широким застосуванням у секторі суховантажних перевезень. BALTIME є простішою і більш універсальною, а SHELLTIME – спеціалізованою для танкерів. NYPE ж охоплює широкий спектр ситуацій, включаючи короткострокові та довгострокові чартери, рейсові перевезення.

З юридичного погляду NYPE відповідає міжнародним стандартам морського права, включаючи Гаазькі правила, положення про відповідальність перевізника, страхування, арбітраж. Це забезпечує правову визначеність і захищеність сторін. Підтримка BIMCO гарантує постійне оновлення проформи, доступ до коментарів, пояснень, шаблонів, що особливо корисно для брокерів, юристів і судновласників [77].

У підсумку, NYPE – це гнучка, збалансована і юридично досконала проформа тайм-чартеру, яка стала стандартом у галузі. Її остання редакція – NYPE 2015 – враховує сучасні вимоги, ризики і практику, що робить її незамінною для фрахтування суховантажних суден на час.

Розглядаючи бербоут-чартер, слід зазначити, що до 1989 року для цього виду договорів застосовувалися стандартні проформи BARECON А та BARECON Б, затверджені BIMCO. У 1989 році вони були об'єднані в єдину проформу – BARECON 89, яка, окрім передачі судна в оренду, передбачала можливість його викупу фрахтувальником після завершення строку бербоут-чартеру та повного виконання платіжних зобов'язань. Подальшими редакціями стали проформи BARECON 2001 та BARECON 2017 [2, с. 176].

Проформа BARECON 89 чітко визначає права та обов'язки між оригінальним судновласником і фрахтувальником, який на період дії договору набуває статусу вторинного судновласника відповідно до статті 20 КТМ України. Сторони мають право за взаємною домовленістю вносити зміни та доповнення до типового тексту контракту.

Бербоут-чартер BARECON 89 складається з п'яти частин, кожна з яких має окреме юридичне значення:

- Частина I – загальна, містить ключові положення: назви та юридичні адреси сторін, технічні характеристики судна, строки та місця передачі і повернення судна, термін дії чартеру, фрахтову ставку та інші базові умови.
- Частина II – регламентує правові відносини між сторонами, зокрема передбачає обов'язкове повернення судна первинному власнику після завершення строку оренди. Ця частина визначає бербоут-чартер як договір оренди судна на певний період.
- Частина III – застосовується виключно до новозбудованих суден, фактично трансформуючи контракт у тристоронню угоду між судновласником, суднобудівником і фрахтувальником, що має ознаки лізингу.
- Частина IV – оформлює домовленість про оренду з правом викупу судна. На думку багатьох експертів, саме ця частина змінює характер договору з оренди на купівлю-продаж у кредит, де судновласник виступає кредитором.
- Частина V – встановлює положення щодо суден, які внесені до реєстру бербоут-чартерів.

Таким чином, залежно від того, які саме частини контракту погоджені та підписані сторонами, BARECON 89 може виступати як договір оренди, лізингу або купівлі-продажу судна з оплатою в кредит чи розстрочку [38, с. 56].

Важливо чітко розмежувати тайм-чартер як форму орендного договору від бербоут-чартеру, юридичну природу якого вже було розглянуто. Основні

відмінності між цими двома типами чартерів полягають у характері зобов'язань судновласника. За умовами тайм-чартеру він не лише передає судно фрахтувальнику для тимчасового користування, забезпечуючи його морехідність і відповідність вимогам класифікаційного реєстру, але й зобов'язується підтримувати технічний стан судна протягом усього періоду експлуатації.

Це означає, що судновласник повинен здійснювати поточне технічне обслуговування, ремонтувати корпус, механізми та обладнання, а також забезпечувати судно необхідними запасними частинами. Крім того, він зобов'язаний укомплектувати судно кваліфікованим екіпажем, самостійно фінансувати його утримання та організовувати ротацію персоналу згідно з встановленим порядком.

Оскільки капітан і екіпаж залишаються працівниками первинного судновласника, саме він несе відповідальність за будь-які наслідки, що виникають через помилки в управлінні судном або порушення дисципліни на борту. Якщо фрахтувальник має обґрунтовані претензії щодо поведінки капітана чи членів екіпажу, він має право вимагати їх заміни, а судновласник зобов'язаний здійснити таку заміну за власний рахунок [38, с. 89].

Усі питання, що стосуються комерційного використання судна, перебувають у сфері контролю фрахтувальника, якому підпорядковуються капітан і екіпаж судна, зафрахтованого на умовах тайм-чартеру. Водночас між прагненням фрахтувальника забезпечити максимальну прибутковість експлуатації судна та інтересами первинного судновласника, пов'язаними з гарантуванням безпеки мореплавання, виникають об'єктивні суперечності. Вирішення таких конфліктів на практиці часто є складним. Протягом усього строку дії тайм-чартеру судно залишається зареєстрованим у Державному судновому реєстрі України, продовжує ходити під українським прапором і зберігає свою первинну назву [19]. На відміну від тайм-чартеру, бербоут-чартер передбачає, що первинний судновласник зобов'язаний передати фрахтувальнику судно у справному морехідному стані, з усіма необхідними

реєстровими документами та відповідністю встановленому класу Реєстру. Проте після передачі, протягом усього строку дії договору, відповідальність за технічне обслуговування судна, його механізмів і обладнання, забезпечення запасними частинами та проведення ремонтів покладається вже на фрахтувальника.

Згідно зі статтею 15 проформи контракту BARECON 89 фрахтувальник не має права допускати виникнення заставного права на судно або його затримання з власної вини чи через дії своїх агентів, оскільки це може поставити під загрозу право власності судновласника. Він зобов'язаний гарантувати компенсацію будь-яких збитків і забезпечити, щоб протягом усього строку оренди судно не стало об'єктом застави. У разі арешту судна фрахтувальник повинен вжити всіх розумних заходів для його звільнення, включаючи внесення необхідної застави за власний рахунок. Умови чартеру також прямо забороняють як фрахтувальнику, так і капітану здійснювати або дозволяти будь-які дії, що можуть призвести до накладення заставного права на судно.

Як уже зазначалося, частина II бербоут-чартеру BARECON 89 визначає правовий характер відносин між судновласником і фрахтувальником як оренду майна. Після завершення терміну оренди судно має бути повернене власнику, і згідно зі статтею 6 цієї частини, воно підлягає огляду, а всі витрати, пов'язані з поверненням, покладаються на фрахтувальника.

У новій редакції проформи BARECON 2017 особлива увага приділяється технічному стану судна на момент його передачі. Фрахтувальник, як правило, втрачає право висувати претензії щодо стану судна після його прийняття. Водночас на судновласника покладається безумовний обов'язок проявити належну турботу, щоб передати судно в морехідному стані. Якщо фрахтувальник здійснив попередній огляд, то під час фактичної передачі судно має відповідати тому стану, в якому воно перебувало під час інспекції, за винятком природного зношення. Якщо протягом визначеного періоду –

договірному строку або 12 місяців після передачі – виявляються приховані дефекти, що потребують ремонту, витрати на їх усунення несе судновласник.

Майнове страхування судна від морських і військових ризиків може здійснюватися як за рахунок судновласника (ст. 17 с), так і за рахунок фрахтувальника (ст. 17 б), що впливає на розмір орендної плати. Попередня модель договору, яка передбачала чартер із подальшим викупом судна, була замінена на гнучкішу домовленість про можливість купівлі судна фрахтувальником протягом строку дії чартеру за заздалегідь визначеною ціною. Також замість вилучення судна з експлуатації у разі порушення умов договору, проформа 2017 року передбачає право на припинення чартеру.

Варто зазначити, що сторони мають повну свободу у виборі версії проформи для укладення бербоут-чартеру, орієнтуючись на свої потреби та специфіку правовідносин.

У разі підписання сторонами лише частин I та II проформи бербоут-чартеру BARECON 89, правовий характер їхніх взаємин визначається як договір оренди судна. При цьому право власності на судно не переходить до фрахтувальника, і після завершення строку оренди судно має бути повернене судновласнику у належному технічному стані. Передача судна в суборенду можлива лише за попередньою письмовою згодою судновласника, і така угода не змінює юридичної природи основного договору.

Судновласник не несе витрат, пов'язаних з експлуатацією судна протягом дії чартеру. Умови контракту BARECON 89 достатньо захищають його інтереси, надаючи право здійснювати контроль за технічним станом і використанням судна відповідно до умов договору. Крім того, згідно зі статтею 16 частини II, судновласник має право вимагати фінансове забезпечення з боку фрахтувальника, а також використовувати заставну декларацію щодо майна та матеріальних прав останнього.

Однак у проформі недостатньо врегульовано питання дострокового розірвання договору з ініціативи судновласника. Наприклад, пункт «а» статті 9 передбачає право судновласника вивести судно з експлуатації у випадку

несвоєчасного ремонту, але цього недостатньо. Тому при укладанні договору доцільно передбачити додаткові умови, які дозволяють судновласнику припинити чартер у разі порушення правил експлуатації (ст. 5 і 23 ч. II), неналежного технічного обслуговування, затримки орендних платежів, або якщо судно потрапляє під арешт чи заставу з вини фрахтувальника.

Якщо екіпаж судна формується фрахтувальником із працівників судновласника, які передаються в його розпорядження, то індивідуальні трудові контракти між фрахтувальником і членами екіпажу мають бути погоджені з профспілковим комітетом судновласника.

Варто враховувати, що відповідно до положень Конвенції про арешт суден та статті 43 КТМ України, арешт судна може бути здійснений не лише через борги судновласника, але й через зобов'язання фрахтувальника – незалежно від типу чартеру (бербоут, тайм або рейсовий). Якщо боржник не забезпечує звільнення судна з-під арешту, воно може бути реалізоване за рішенням суду для задоволення вимог кредитора [2, с. 176].

Отже, аналіз положень проформи BARECON 89 та її оновленої редакції BARECON 2017 свідчить про багатофункціональний характер бербоут-чартеру, який може виступати як договір оренди, лізингу чи навіть купівлі-продажу судна залежно від узгоджених сторонами умов. Важливим є чітке розмежування тайм-чартеру та бербоут-чартеру: у першому випадку судновласник зберігає обов'язок підтримувати технічний стан судна та забезпечувати його екіпажем, тоді як у другому – ці функції переходять до фрахтувальника.

BARECON 89 достатньо захищає інтереси судновласника, встановлюючи обмеження щодо застави чи арешту судна, а також передбачаючи механізми контролю за його технічним станом. Водночас у проформі існують прогалини щодо дострокового розірвання договору, що потребує додаткового договірного врегулювання. Оновлення BARECON 2017 розширили можливості сторін, зокрема щодо продовження строку чартеру, проведення інспекцій та

врегулювання питань страхування, що сприяє більшій гнучкості та балансу інтересів.

Таким чином, бербоут-чартер у сучасному правовому регулюванні виступає як складний інструмент морського бізнесу, який поєднує елементи оренди та комерційної експлуатації судна, забезпечуючи баланс між правами та обов'язками судновласника і фрахтувальника. Його ефективність залежить від добросовісності сторін та належного договірної оформлення, що мінімізує ризики втрати судна та гарантує стабільність правовідносин у сфері морських перевезень.

РОЗДІЛ 3

ПРОБЛЕМИ ТА ПЕРСПЕКТИВИ ПРАВОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ ІНСТИТУТУ ФРАХТУВАННЯ СУДЕН НА ОСНОВІ ПРОФОРМ ЧАРТЕРІВ

3.1. Основні проблеми використання проформ чартерів у міжнародному судноплаванні

Як вже згадувалось раніше, проформи чартерів, розроблені міжнародними неурядовими організаціями, передусім BIMCO, створюють надзвичайно легку «точку відліку» для учасників відносин фрахтування: вони дозволяють сторонам максимально швидко, знижуючи витрати, укласти договір на фрахтування судна. Водночас використання таких стандартних проформ не виключає ризику певної юридичної невизначеності: типові форми містять загальні формулювання, наприклад, «off-hire», «for the time thereby lost», «safe port», «notice of readiness», «laytime/demurrage», які в конкретних обставинах потребують інтерпретації з урахуванням фактичного контексту та практики сторін. Сама наявність різних редакцій форм, наприклад, GENCON оновлювалася багато разів, остання редакція – GENCON 2022, створює додаткові складності.

Зокрема, специфіка тайм-чартеру проявляється шляхом аналізу такого елемента цього договору як обов'язок сплати фрахту та витрат за утримання судна, особливо перерв в оплаті та в рахунку часу тайм-чартеру, т. зв. «поза орендою» (off-hire), тобто умовами договору тайм-чартеру про зупинення оплати за користування судном – off-hire clause. Ця умова є однією з найбільш суперечливих у тайм-чартері, наприклад в таких проформах як NYPE та BALTIME. Положення off-hire традиційно розглядаються як виняткові щодо загального зобов'язання фрахтування судна, адже вони тимчасово звільняють фрахтувальника від плати в разі «втрати часу», спричиненої переліком вказаних у договорі подій. Однак проблеми виникають вже на етапі визначення

трьох ключових елементів: що саме означає «loss of time», тобто втрата часу, у конкретних обставинах; чи є причина «втрати часу» такою, що підпадає під перелік обставин у договорі; чи дійсно ця причина перешкоджала повноцінній роботі судна – критерій, який суди часто застосовують у спорах. Судова практика, в різні періоди могла підкреслювати як вузьке, так і ширше тлумачення цих обставин, що породжувало непередбачуваність для сторін.

Огляди окремих асоціацій підтверджують, що off-hire положення будуть тлумачитися строго проти сторони, яка на них посилається, тобто не на користь фрахтувальників. Приклад конкретної правової невизначеності – формулювання надто загального характеру, такі як «any other cause», «whatsoever» в off-hire положеннях. Додавання загального завершального елемента до переліку причин може радикально розширити обсяг подій, які можуть бути визнані обставиною для застосування off-hire, або навпаки – якщо суд застосовує правило *eiusdem generis*, обмежити загальний припис тими випадками, які не виходять за межі перерахованих. Наукові праці правників показують, що суди і трибунали у різних юрисдикціях ухилялися від абсолютного розширення таких формулювань і звертали увагу, що таке загальне формулювання не слугує автоматичним розширенням переліку до нескінченної кількості випадків, а її сенс визначається у співвідношенні з переліком конкретних обставин у положенні. З практичної точки зору це робить для сторін важливим питання: чи додавати «any other cause whatsoever» у договір, чи краще конкретизувати перелік таких обставин [69, с. 138].

З іншого боку, наявність загального формулювання гарантує, що перелік обставин для застосування «off-hire» не є вичерпним та дає право сторонам послатися на нього, якщо мала місце обставина не прописана договором, адже передбачити кожен подій, що може статися, видається неможливим для сторін та робить сам договір надто «перевантаженим».

Окремі проблеми можуть виникати, навіть не дивлячись на той факт, що в договорі все чітко прописано. У статті *Substitution Clauses in Charterparties* автор L. J. Kovats досліджував правову природу та практичне застосування

застережень про заміну судна (substitution clauses) у чартерах. Важливим прецедентом по даній темі стала справа *Interocean Shipping Company v. Nippon Yusen Kaisha*. Перша сторона – судновласник, друга – фрахтувальник [71, с. 506].

Предметом спору у зазначеній справі було питання про правомірність заміни судна, яке стало непридатним для використання, іншим судном на підставі положення чартеру. Згідно з умовами договору, сторони погодили пункт, за яким «власники мають право замінити судно подібного типу за згодою фрахтувальника». Для договору сторони обрали проформу SHELLTIME 3. Під час виконання договору судно *Giovanna Lolli-Ghetti* зазнало пожежі та було повністю втрачено. Власники, прагнучи зберегти чинність договору, запропонували фрахтувальникам інше судно, проте останні відмовилися, вважаючи договір припиненим через фрустрацію, тобто неможливість подальшого виконання зобов'язань.

У результаті відмови було ініційовано арбітражне провадження, у межах якого арбітри розглядали ключові питання: чи мав судновласник право односторонньо здійснити заміну судна без згоди фрахтувальника; чи можна використовувати зовнішні докази для тлумачення договору, текст якого є однозначним; та який критерій – добросовісності чи розумності – має застосовуватися для оцінки поведінки сторін при відмові від прийняття заміни.

Арбітражна колегія винесла чотири рішення – проміжні та остаточні, а також дві окремі думки. Більшість арбітрів підтримала позицію судновласника, дійшовши висновку, що сторони мали на меті надати власнику право заміни судна навіть без прямого схвалення фрахтувальника, а відмова останнього вважалася недобросовісною, оскільки була зумовлена економічними причинами – різким падінням ставок фрахту. Натомість окремий арбітр не погодився з таким тлумаченням, наголошуючи, що формулювання договору однозначно вимагає згоди фрахтувальника, і будь-яке відступлення від буквального змісту положення є порушенням принципу правової визначеності.

L. J. Kovats критично оцінює позицію більшості арбітрів, зазначаючи, що вони вийшли за межі тексту договору, спираючись на зовнішні докази, зокрема телексну переписку між брокерами. Автор вважає, що такі дії суперечать фундаментальному принципу тлумачення договорів, згідно з яким, якщо текст є чітким і не викликає сумнівів, жодні додаткові свідчення не можуть змінювати його зміст. Особливої уваги він приділяє питанням добросовісності, вказуючи, що надмірне розширення цього поняття може призвести до довільного судового тлумачення, коли економічні обставини починають домінувати над юридичними положеннями договору [71, с. 508].

У своїх міркуваннях автор спирається на англійську судову практику, зокрема на рішення у справі *Niarchos (London) Ltd v. Shell Tankers Ltd* (1961), у якій суд чітко визначив, що право на заміну судна не може тлумачитися як обов'язок, якщо у договорі відсутні прямі та недвозначні формулювання щодо цього. Kovats підкреслює, що таке розмежування між правом і обов'язком є принциповим для підтримання балансу інтересів сторін у комерційних відносинах.

На підставі аналізу справи та статті варто звернути увагу на декілька вагомих висновків. По-перше, застереження про заміну судна є допустимим і корисним інструментом у чартер-партіях, однак воно має бути сформульоване з максимальною точністю для уникнення подвійного тлумачення. По-друге, наявність у положенні фрази «з дозволу фрахтувальника» означає, що без такої згоди заміна не може вважатися чинною, проте є окремі судові прецеденти що вважають інакше. Нарешті, Kovats акцентує на необхідності передбачення у майбутніх чартер-партіях чітких і деталізованих умов, які б визначали порядок та обставини можливості заміни судна, аби уникнути подібних правових колізій.

Ще однією потенційною проблемою під час підписання чартеру є розподіл ризиків між судновласниками і фрахтувальниками. Цікавою з цього приводу є думка Готтарда Гаучі, яку він висловлює у статті «Risk Allocation in the Charterparty Relationship: An Analysis of English Caselaw Relating to Cargo

and Trading Restrictions». Автор підкреслює, що питання ризику у чартерних відносинах набуває особливого значення тоді, коли йдеться про перевезення небезпечних або потенційно шкідливих вантажів чи навігацію до небезпечних районів. Такі ситуації створюють підвищений юридичний ризик, що потребує ретельного врегулювання у договорі. Гаучі відзначає, що існування спеціальних конвенцій, зокрема Міжнародної конвенції про відповідальність та компенсацію за шкоду у зв'язку з перевезенням небезпечних і шкідливих речовин морем 1996 р., лише побічно впливає на договірні відносини між фрахтувальником і судновласником, оскільки не охоплює збитків, заподіяних самому судну чи вантажу на борту [64, с. 634].

За загальним правилом, вантажовідправник зобов'язаний не відправляти небезпечні вантажі без повідомлення судновласника про їхні властивості. Це зобов'язання, за усталеною судовою практикою, розглядається як гарантія (warranty). Основним прецедентом є справа *Brass v. Maitland* (1856), у якій суд встановив, що відправник несе відповідальність за шкоду, заподіяну через завантаження небезпечного вантажу без попереднього повідомлення. Із цього випливає, що незнання відправника про небезпечні властивості вантажу не звільняє його від відповідальності.

Водночас у сучасній практиці ця відповідальність може мати різний ступінь залежно від статусу перевізника. Якщо йдеться про загального перевізника або перевізника, який діє на підставі законодавчого обов'язку, гарантія має абсолютний характер, тоді як у випадку приватного договору перевезення вона може бути обмеженою.

Особливе місце в статті відведено справі *The Athanasia Comninos* (1990), у якій суддя Мастілл запропонував новий підхід до розподілу ризиків при перевезенні небезпечних вантажів. Замість традиційного пошуку порушення гарантії він запропонував аналізувати сам зміст договору та обставини, щоб з'ясувати, чи був ризик, який реалізувався, тим, що власник судна взяв на себе за умовами контракту. Суд дійшов висновку, що якщо договір прямо

передбачає перевезення певного виду вантажу, ризику, пов'язані з ним, покладаються на перевізника, якщо інше прямо не передбачено.

Особливу увагу у чартер-партіях доцільно приділяти гарантії безпечного порту (safe port warranty). Згідно з усталеною практикою, коли фрахтувальник має право обирати порт, він несе обов'язок забезпечити, щоб цей порт був безпечним. Безпечним портом вважається такий, до якого судно може дістатися, використовувати його і залишити без ризику, який не можна уникнути за допомогою належного мореплавства.

Гаучі у статті також розглядає взаємозв'язок між гарантією безпечного порту та положенням про торговельні межі (trading limits clause), яка обмежує райони, куди може бути направлено судно. Судова практика, зокрема *The Helen Miller* (1980) та *The Concordia Fjord* (1984), демонструє, що навіть якщо фрахтувальник сплачує додаткову страхову премію за вихід за межі встановлених торговельних районів, це не звільняє його від обов'язку забезпечити безпечність порту, до якого він направляє судно [64, с. 636].

Для уникнення правових колізій сторони повинні детально прописувати у чартер-партії порядок розподілу ризиків, включно з умовами перевезення небезпечних вантажів, гарантіями безпечності портів і механізмами компенсації збитків. У такий спосіб досягається головна мета – правова визначеність і стабільність договірних морських відносин.

Ще однією проблемою використання проформ можуть бути суперечки, щодо покладених обов'язків на судновласника та фрахтувальника. Дана проблема частково впливає з попередньою, адже нечіткість формулювань призводить до непорозумінь та з високою вірогідністю до майбутніх спорів. У чартерній практиці, зокрема у тайм-чартерах, основними джерелами спорів між судновласником та фрахтувальником є положення, пов'язані з оплатою hire, зупинкою оплати (off-hire), відліком часу очікування та простою (laytime/demurrage) й винятками (exceptions clauses). Off-hire – зазвичай положення договору чартеру передбачає, що у період, коли судно не може виконувати чартерне завдання (наприклад, через пошкодження, ремонт, арешт,

введення екіпажу у простої), фрахтувальник звільняється від сплати. Утім виникає питання: коли саме починається і закінчується період off-hire – чи лише в момент повної зупинки судна в роботі, чи також коли обмежена здатність судна працювати, – і чи належить подія до переліку «exceptions». Exceptions clause – положення, яке перелічує події, що звільняють судновласника або фрахтувальника від відповідальності або зупинки hire.

Загалом, на думку автора, основним джерелом суперечок для сторін договору фрахтування є нечіткість формулювання, як зазначено вище, поняття «unable to carry out her service under this charterparty», або «time thereby lost» мають широке тлумачення, що приводить до розбіжностей щодо початку та кінця періоду off-hire, а також щодо сталійного часу.

Другою можливою причиною є розходження комерційних цілей – судновласник бажає максимально знизити простої і зберегти плату, фрахтувальник – захистити себе від додаткової оплати за час, коли судно не працює ефективно. Положення проформи іноді створюють дисбаланс або не враховують специфіку рейсу/вантажу/порту, що породжує конфлікти. Такий дисбаланс також виникає, наприклад, при арешті, адже арбітражна практика визнала, що арешт з боку державних органів не може бути кваліфікований як «charterer's default» або «agent's act». Приклад: рішення, яке зазначає, що судновласник все ж може вимагати оплати фрахту під час арешту, якщо арешт не був викликаний діями фрахтувальника.

Крім того, певні негативні операційні та економічні наслідки можуть виникати через використання застарілих проформ. По-перше, сторони стикаються з потенційними майбутніми витратами: страхові премії, витрати на арбітраж та судові розгляди, а також операційні затримки зростають, коли договір не визначає чітко розподіл витрат у надзвичайних умовах, наприклад, при необхідності ремонту або додаткових портових перевірок. По-друге, невизначеність конкретних обставин для off-hire та сталійного часу призводить до спорів. Практики підкреслюють, що відсутність сучасних механізмів

компенсації, наприклад таких як, fuel transition clauses, infectious disease clauses може спричинити одночасні претензії з кількох підстав та майбутні збитки.

Використання застарілих або непристосованих до сучасних умов проформ чартерів створює сукупність нормативних, операційних і комерційних ризиків. Ці ризики охоплюють відсутність розподілу витрат, невизначеність щодо тригерів off-hire і laytime, колізії з новими екологічними вимогами та проблеми, пов'язані з цифровізацією документального обігу. Щоб мінімізувати ці ризики, ринковим учасникам слід здійснювати періодичну ревізію форм, впроваджувати модульні аддендуми, закріплювати процедурні протоколи й ураховувати рекомендації P&I клубів та BIMCO. Метою має бути забезпечення балансу комерційних інтересів і адаптивності до постійно мінливого регуляторного та технологічного середовища – лише такий підхід дозволить проформам зберегти свою роль дієвого інструменту у сучасному фрахтуванні суден.

Крім того, старі форми часто не враховують нових екологічних стандартів. На сьогодні, такі стандарти стосуються підходів до скорочення викидів CO₂, EEXI, CII, що стає особливо важливим у світлі екологічної політики порткових влад і фрахтувальників. Контракти, що не розподіляють ризики та витрати, пов'язані з відповідністю цим стандартам, залишають сторони в невизначеному стані при впровадженні нових екологічних вимог. Це породжує конфлікти та перерозподіл фінансового тягаря поза формальною договірною рамкою.

У вересні 2018 року Міжнародна палата судноплавства (ICS) вперше опублікувала Керівництво для судноплавних компаній та екіпажів щодо підготовки до дотримання Глобального ліміту сірки для суднового мазуту відповідно до Додатку VI до MARPOL. Дане Керівництво було оновлено у січні 2019 року з урахуванням рішень, прийнятих на засіданнях комітету Міжнародної морської організації. Поточну версію 2020 року було оновлено після засідань Комітету з захисту морського середовища ІМО (MEPC) у травні 2019 року та Комітету з морської безпеки ІМО (MSC) у червні 2019 року.

З 1 січня 2020 року, відповідно до Додатку VII до MARPOL, вміст сірки в мазуті, що використовується на борту комерційних суден, що здійснюють торгівлю за межами зон контролю викидів сірки (ECA)², не повинен перевищувати 0,50% мас./м.

Ліміт вмісту сірки 0,50% є значним зниженням порівняно з минулим глобальним лімітом у 3,50% мас./м, який діяв з 2012 року. Таким чином, глобальне впровадження цієї важливої нової вимоги ІМО, яка в Керівництві називається Глобальним лімітом сірки, є революційним регуляторним кроком.

Окрім значної додаткової вартості палива, що відповідає вимогам, впровадження буде набагато складнішим, ніж під час попереднього впровадження ЕСА. Це пов'язано з величезним масштабом переходу та набагато більшими кількостями та різними видами палива, а також з постійною невизначеністю щодо наявності палива, що відповідає вимогам, у кожному порту світу одразу після 1 січня 2020 року.

Єдиним регулярним винятком з використання палива з вмістом сірки 0,50% буде відносно невелика кількість суден, які обирають використовувати «еквівалентні» механізми відповідності відповідно до Правила 4 Додатку VI до MARPOL, такі як паливо ЗПГ або встановлення системи очищення відпрацьованих газів (EGCS).

Це Керівництво ICS було підготовлено для переважної більшості суден, які мають відповідати Глобальному ліміту сірки одразу після 1 січня 2020 року, використовуючи мазут із вмістом сірки 0,50% м/м або менше.

Вимога 0,50% має суворо дотримуватися в усьому світі органами контролю держави порту, чіє завдання буде полегшено заборонаю на перевезення невідповідного палива, яка набула чинності 1 березня 2020 року. Наголошується, що держави-члени ІМО погодилися, що після 1 січня 2020 року не було «перехідного» періоду, який би дозволяв спалювання будь-якого невідповідного палива, що залишилося на борту суден.

Ще одним виміром ризику є те, що судова й арбітражна практика швидко розвивається у відповідь на нові питання, але старі проформи можуть містити

положення, що суперечать сформованим підходам арбітрів. Наприклад, оновлення GENCON 2022 відображає прагнення BIMCO узгодити положення з сучасною практикою та уникнути непорозумінь, що накопичилися з часу попередніх редакцій. Контракти, що залишились у редакціях 1990-х – початку 2000-х, в окремих питаннях вже демонструють невідповідність очікуванням трибуналів та ринковим реаліям. Наслідок – збільшення кількості арбітражних розглядів із метою тлумачення застарілих фраз чи конструкцій [29].

Арбітражні трибунали зазвичай надають значну увагу фактичному контексту й практиці сторін. Коли проформа не містить процедур для електронного повідомлення, або не передбачає чітких критеріїв визначення готовності до прийому вантажу, сторони опиняються в залежності від неоднорідних прецедентів, що ускладнює прогнозування результату спору. Саме тому розробники оновлених форм прагнуть скоротити покладання на судові розв'язки шляхом уточнення критичних положень.

У зв'язку з цим сучасні рекомендації, зокрема позиція провідних страхових клубів, наполегливо закликають сторони включати до контрактів положення, які визнають електронні документи як юридично еквівалентні паперовим, за умови дотримання певного формату та технологічних стандартів. Зокрема, йдеться про використання платформ, сертифікованих відповідно до міжнародних стандартів електронного документообігу, які забезпечують автентичність, цілісність та контрольований доступ до документів.

Надзвичайно важливим є визначення моменту “передачі” електронного документу, оскільки саме цей момент має правове значення для встановлення переходу права власності. У паперовому обігу передача документів відбувається фізично, що дозволяє чітко фіксувати момент передачі. У цифровому середовищі така передача має бути технічно та юридично зафіксована – наприклад, через зміну статусу документа на платформі, підтвердження отримання новим власником або інші механізми, передбачені умовами використання електронної системи.

Таким чином, для мінімізації ризиків, пов'язаних із цифровізацією, контракти повинні містити чіткі положення щодо:

1. Визнання електронних документів як юридично чинних документів.
2. Формату та платформи, через які здійснюється обіг таких документів.
3. Визначення моменту передачі електронного документу та його правових наслідків.

Ігнорування цих аспектів може призвести до серйозних правових та фінансових наслідків, зокрема втрати страхового покриття, неможливості реалізації застави або виникнення конфлікту інтересів між сторонами договору та третіми особами. У зв'язку з цим, цифровізація документарного обігу вимагає не лише технічної модернізації, а й глибокого правового осмислення та адаптації договірної практики до нових реалій.

Ще одне джерело невизначеності пов'язане з «for the time thereby lost» – формулюванням, також присутнім у тайм-чартерах, наприклад, у BALTIME та NYPE. На перший погляд воно має на меті чітко обмежити період, за який оплата hire припиняється: від початку перешкоди до моменту, коли судно знову готове повноцінно виконувати необхідну роботу. Водночас на практиці часто виникають розбіжності щодо визначення моменту cessation – коли саме судно повертається знову до повної роботи – і чи включаються в період втрати часу операційні заходи, які фактично не зупиняли повністю діяльність судна, але ускладнювали її, наприклад, додаткові відступи від маршруту, заміни екіпажу, технічні роботи, що не перешкоджали навантаженню/розвантаженню. На думку деяких англійських практиків, різні редакції проформ – NYPE 1946, NYPE 1993/2015; BALTIME 1939, мають нюанси у формулюваннях, які суди неоднаково інтерпретували. Це породжує операційні ризики при обчисленні сум на користь однієї зі сторін [68, с. 125].

У контексті GENCON, проформі рейсового чартеру, ключові складнощі спливають при застосуванні положень про сталійний час та демередж.

GENCON у різних редакціях містила положення про повідомлення про готовність, шляхом подачі Notice of Readiness (NOR), це за загальним правилом є початком для відліку сталійного часу. Проте на практиці невизначеність виникає тоді, коли сторони не врегулювали це питання на рівні договору та по-різному розуміють, чи момент початку сталії – у момент подачі NOR, у момент фізичного прибуття судна або в момент, коли судно фактично може прийняти вантаж. Ці питання мають прямий економічний ефект: відлік хвилин і годин переводиться у демередж у разі прострочення. Оновлення GENCON 2022 містять спроби модернізації і уточнення деяких положень з урахуванням цифровізації та технологічних змін [29].

SHELLTIME як проформа, часто застосовувана у танкерних перевезеннях, містить свої суперечливі положення, зокрема щодо safe-port/berth clauses і положень, які обмежують відповідальність власника за певні види ризиків – bunker, contamination, safety. У SHELLTIME практики звертали увагу на складність співвідношення положень про безпечні порти і застереження, що покладають обов'язок на фрахтувальника забезпечити безпечність заходу в порт. Це породжує спірні моменти щодо процесу прийняття рішень, обов'язків по інформуванню та наслідків за помилкові інструкції.

Крім проблем із трактуванням окремих положень проформ, слід відзначити проблему їх взаємодії з національним та міжнародним публічним правом. Наприклад, положення-інструкції щодо заходів у порти, можуть суперечити національним вимогам безпеки, екологічного контролю або карантинним заходам, тоді виникають питання пріоритету [70, с. 509].

3.2. Шляхи подолання практичних проблем при використанні проформ чартерів

Перш за все за для уникнення спірних моментів під час виконання сторонами своїх обов'язків, варто подбати про чітке формулювання кожного із положень договору. Іноді не варто покладатися на стандартні формулювання,

запропоновані проформою. Для сторін при відсутності кваліфікованих юристів варто дуже ретельно ставитися до прописування всіх умов. Сторони повинні чітко погоджувати положення off-hire, laytime/demurrage, exceptions: зазначати конкретні події, алгоритм обчислення періоду, вимоги до документального підтвердження. Наприклад, визначити, що судно вважається «off-hire» після подачі письмового повідомлення, що ремонт почався, і до письмового підтвердження завершення.

Додатково сторонам важливо використовувати право на узгодження доповнень (addenda) та пояснень (riders). Наприклад, додати пояснення, що у разі арешту судна відповідними державними органами, положення off-hire застосовується тільки, якщо detention викликана діями фрахтувальника або його агентів, і передбачити процедуру підтвердження. Таким чином зменшується ризики розбіжностей сторін при виконанні договору.

До того ж сторони мають враховувати арбітражні положення та практику вирішення спорів. Сторони повинні передбачити механізм арбітражу з судами чи трибуналами, що мають великі знання морського права, і в договорі визначити мову, правову систему, а також врахувати наявність прецедентної практики. Це дозволить зменшити невизначеність щодо тлумачення положень. Найчастіше, сторонам варто обирати спеціалізовані арбітражні установи, бо спори такого роду потребують кваліфікованих знавців морського права та практики. Такими установами зокрема є Лондонська асоціація морських арбітрів (LMAA), Сінгапурська палата морського арбітражу (SCMA) та Німецька асоціація морського арбітражу (GMAA).

Проформи чартерів можуть служити ефективною альтернативою суто конвенційному регулюванню інституту фрахтування суден, проте їхня ефективність значною мірою залежить від здатності сторін забезпечити гармонізацію проформ із міжнародними конвенціями та національним законодавством. Недостатня увага до даної гармонізації породжує юридичну невизначеність, підвищує ризик спорів між судновласником та

фрахтувальником, особливо у питаннях off-hire, laytime/demurrage та exceptions clauses.

Конфлікти між сторонами переважно виникають через нечіткість формулювань, неврахування юрисдикційного контексту, колізії між договором і імперативними нормами, а також через різницю комерційних інтересів. Для мінімізації ризиків слід звертати увагу на детальне узгодження умов договору, коректну інкорпорацію конвенцій, використання юридичних доповнень, оцінку національного права та арбітражної системи.

Як висновок: щоб проформи чартерів могли дійсно виконувати роль дієвого інструменту в сучасному міжнародному морському праві, важливо не лише використовувати їх стандартні положення, але й адаптувати їх до правового середовища, забезпечувати правову чіткість і прогнозованість, а також дотримуватись балансу між комерційними умовами та юридичними вимогами.

Один із центральних джерел ризику може бути розрив між сучасними регуляторними вимогами та текстом проформи. Очевидним прикладом є впровадження Правил ІМО щодо обмеження вмісту сірки в суднових паливах (the 0.50% global sulphur cap), що набуло чинності 1 січня 2020 року. Запровадження цього нормативу спричинило необхідність включення до тайм-чартерів та рейсових чартерів спеціальних положень про обов'язки сторін щодо постачання відповідного палива, розподілу витрат на зміну палива. BIMCO своєю чергою розробило відповідні «Fuel Sulphur Content» та «Fuel Transition» clause, що мали бути інкорпоровані в існуючі форми. Контракти, які не були своєчасно оновлені, створювали невизначеність щодо відповідальності за незабезпечення відповідного палива та супутніх витрат.

Пояснювальні нотатки до 2020 Fuel Transition Clause for Time Charter Parties розкривають концептуальні засади, юридичну логіку та практичні аспекти застосування положення, яке було розроблене у відповідь на глобальну зміну нормативних вимог щодо вмісту сірки в судновому паливі відповідно до MARPOL Annex VI. Ця зміна, яка набула чинності 1 січня 2020 року,

встановила граничний рівень вмісту сірки у паливі на рівні 0,50%, що стало одноразовою подією з далекосяжними наслідками для судноплавної галузі [87].

Зазначене положення має характер “одноразового використання” і призначене для включення до тайм-чартерів, які охоплюють період переходу до нового стандарту. Воно не є частиною стандартного набору положень щодо бункерного палива, але має застосовуватись у поєднанні з іншими релевантними положеннями, зокрема з 2020 Marine Fuel Sulphur Content Clause. Особливо було рекомендовано включати це положення до чартерів, які передбачали повернення судна до 1 січня 2020 року, у випадках ризику затримки повернення або коли положення може стати корисним елементом плану впровадження судновласника, як це рекомендовано Міжнародною морською організацією (ІМО).

Підготовка судна до відповідності вимогам MARPOL Annex VI щодо вмісту сірки потребує ретельного планування та часу. Положення визначає перелік завдань, які мають бути виконані, а також часові рамки їх реалізації. Оскільки частина завдань мала бути виконана до набуття чинності нових вимог, положення передбачає необхідність співпраці між судновласником і фрахтувальником. Водночас, з огляду на різноманітність типів суден, їх технічного стану та умов експлуатації, положення уникає надмірної деталізації щодо обсягу очищення бункерних танків, необхідного для використання палива з вмістом сірки 0,50%.

Підпункт (а) містить шість визначень термінів, які використовуються у положенні. Особливе значення має термін “Non-Compliant Fuel”, який у контексті положення означає паливо з вмістом сірки понад 0,50%. Важливо зазначити, що таке паливо стало невідповідним з 1 січня 2020 року, хоча положення регулює його використання або видалення ще до цієї дати, коли воно формально залишалося відповідним до MARPOL. Термін “Compliant Fuel” натомість стосується палива, яке відповідає вимогам MARPOL після 1 січня 2020 року. Визначення “Sulphur Content Requirements” ідентичне тому,

що використовується в іншому положенні ВІМСО, і охоплює максимальні допустимі рівні сірки та відповідні дати, включаючи зони контролю за викидами (ECAs). Формулювання “and/or by any other applicable lawful authority” охоплює додаткові регуляторні вимоги, які можуть бути встановлені національними або регіональними органами влади.

Підпункт (b) встановлює мінімальні вимоги, яких мають дотримуватись сторони для забезпечення відповідності судна. Зокрема, судновласник мав забезпечити наявність відповідного палива на борту ще до 1 січня 2020 року, щоб судно могло дістатись порту для дозаправки після набуття чинності нових вимог. Заборона на перевезення невідповідного палива набула чинності лише з 1 березня 2020 року. Основою положення є принцип співпраці між сторонами, який хоча і не є юридично обов’язковим, передбачає використання “розумних зусиль”. Перевага надається спаленню палива з вмістом сірки понад 0,50%, а якщо часу недостатньо – його слід було видалити до дати набуття чинності.

Підпункт (c) визначає обов’язки сторін. Збалансований підхід передбачає, що фрахтувальник зобов’язаний оплатити видалення та утилізацію залишків невідповідного палива, яке не було спалене, а судновласник – забезпечити технічну готовність судна до прийому відповідного палива. Формулювання “fit to receive Compliant Fuel, taking into account the type of Compliant Fuel that will be loaded” вказує на те, що залежно від конкретних обставин – віку судна, типу раніше використовуваного палива, конструкції бункерних танків та типу нового палива – можуть знадобитися різні процедури підготовки, включаючи повне очищення або використання спеціальних добавок. Положення навмисно уникає надмірної деталізації, залишаючи простір для індивідуального підходу.

Окремо зазначено, що положення не призначене для застосування на судах, обладнаних та експлуатованих із системами очищення вихлопних газів (scrubbers). Крім того, сторони мають ретельно враховувати положення щодо постачання та повернення бункерного палива, зокрема типи палива на борту

та ціни, які мають бути сплачені, особливо у випадках тайм-чартерів, що охоплювали період з 1 січня до 1 березня 2020 року.

У підсумку, 2020 Fuel Transition Clause став важливим інструментом договірної регулювання, який забезпечує юридичну визначеність, сприяє дотриманню міжнародних екологічних стандартів та підтримує ефективну взаємодію між судновласниками і фрахтувальниками в умовах нормативного переходу [87].

Аналогічно, пандемія COVID-19 продемонструвала, що старі форми, які не містять уніфікованих положень про інфекційні хвороби та форс мажор або детальний механізм взаємодії при обмеженнях портової діяльності, створюють правові пробіли. Відсутність формулювань щодо того, коли пандемічні обмеження дають підстави для призупинення чи завершення виконання умов, автоматично породила численні спори та різночитання в судах і арбітражах. У відповідь міжнародні асоціації й BIMCO випустили спеціальні клози (наприклад, BIMCO Infectious or Contagious Diseases Clauses), але діючі без змін старі форми залишали сторони у вразливому становищі.

Перегляд положення BIMCO IOCD для сторін тайм-чартеру був викликаний пандемією COVID-19. Це положення не призначене для використання як «положення про COVID-19» – воно розроблене з урахуванням майбутніх епідемій та пандемій. Положення BIMCO IOCD 2022 підходить для спалахів захворювань пандемічного масштабу, таких як COVID-19, та спалахів на регіональному рівні, таких як епідемія вірусу Ебола у Західній Африці у 2014-2016 роках. Пандемія COVID-19 показала, що соціальний вплив на пересування людей був значним. Невідомо, чи будуть майбутні пандемії подібного характеру, чи вони будуть такими самим небезпечними для життя, як Ебола.

Таким чином, положення складено виходячи з того, що не кожна хвороба буде небезпечною для життя, і ризику зараження екіпажу в багатьох випадках можна уникнути, вживаючи заходів для захисту екіпажу та запобігання поширенню хвороби. Він базується на трьох ключових принципах:

1. заходи власників щодо захисту екіпажу;
2. розподіл відповідальності за затримки; та
3. право власників відмовитися від виконання наказів фрахтувальників.

Це положення передбачає, що фрахтувальники контролюють судно та визначають, до яких портів слідувати, а власники зобов'язані виконувати ці накази. Це означає, що для фрахтувальників на час рейсу зобов'язання та відповідальність можуть бути змінені сторонами, визнаючи, що власники знатимуть порти, в які заходить судно.

Це положення застосовує збалансований підхід до розподілу ризиків з акцентом на забезпеченні продовження дії договору. Причина цього полягає в тому, щоб допомогти уникнути потенційно дорогих спорів та подальших перебоїв у ланцюжку поставок. Окрема увага приділяється превентивним заходам, що відповідає інтересам договірних сторін. Керівні нотатки до BIMCO IOCD Clause for Time Charter Parties 2022 розкривають концептуальні засади, юридичну логіку та практичні механізми функціонування положення, яке було розроблене для регулювання ризиків, пов'язаних із інфекційними захворюваннями в умовах тайм-чартеру. Основна мета цього положення полягає у встановленні балансу між обов'язками судновласника та фрахтувальника, забезпеченні захисту екіпажу судна та збереженні комерційної ефективності договору [59].

Положення починається з визначення ключових термінів, серед яких особливу увагу приділено поняттю “Disease” (хвороба). Це визначення навмисно залишено широким і не деталізує симптоматику чи ступінь тяжкості, оскільки положення має бути придатним для застосування у випадках майбутніх, ще невідомих захворювань. Такий підхід дозволяє уникнути надмірної конкретизації, яка могла б обмежити застосування положення в умовах нових епідеміологічних викликів. Інтерпретація терміну здійснюється відповідно до загальних правил тлумачення контрактів, з урахуванням конкретних обставин кожного випадку.

Інше важливе поняття – “Preventive Measures” (запобіжні заходи) – охоплює як фізичні засоби захисту, зокрема засоби індивідуального захисту (ЗІЗ), так і право капітана або судновласника обмежити доступ на судно особам, які можуть становити загрозу зараження. Обсяг обов’язків судновласника обмежується критеріями “розумності, застосовності та доступності”, що означає, що від нього не можуть вимагатися надмірні або неможливі заходи. Наприклад, якщо певні засоби захисту недоступні на ринку, судновласник не зобов’язаний їх надавати.

Термін “Risk of Exposure” (ризик зараження) є ключовим для визначення ситуацій, коли судновласник має право відмовитися від заходу в порт. Важливо, що положення акцентує не на наявності ризику як такого, а на його істотному збільшенні після укладення чартеру. Судновласник повинен здійснити оцінку, чи можна уникнути ризику шляхом застосування запобіжних заходів, і ця оцінка має бути здійснена у межах “розумного судження”. В англійському праві поняття “reasonable judgement” передбачає дві складові: добросовісність прийняття рішення та його об’єктивну розумність. Судова практика, зокрема справа *The Triton Lark* (2011), підтверджує, що судновласник має здійснити необхідні запити та аналіз, перш ніж приймати рішення про відмову від заходу в порт.

Підпункт (b) встановлює обов’язок судновласника вживати запобіжних заходів для захисту екіпажу. Без виконання цього обов’язку він не має права активувати положення. Такий підхід відображає комерційну практику відповідальних судновласників, які забезпечують судна необхідними засобами захисту. Водночас фрахтувальник не має аналогічного обов’язку, оскільки зазвичай не контролює портовий персонал. Положення також передбачає право судновласника обмежити доступ на судно, визнаючи, що основна загроза зараження походить від сторонніх осіб, які перебувають на борту. У разі порушення цього обов’язку наслідки визначаються відповідно до норм права, що регулює договір чартеру. Для уникнення надмірного фінансового

навантаження на судновласника сторони мають узгодити граничну суму витрат на захисні заходи, після якої витрати покриває фрахтувальник.

Підпункт (с) регулює питання затримок. У контексті тайм-чартеру, де фрахтувальник контролює судно, він несе відповідальність за більшість затримок, навіть якщо вони не є порушенням договору. Судновласник відповідає за затримки, спричинені попередньою діяльністю судна. Судно вважається таким, що не перебуває в наймі (off-hire) на час чистої втрати. Відповідальність обмежується “прямими” збитками, тобто тими, що є передбачуваними та розумними.

Підпункт (d) надає судновласнику право відмовитися від виконання рейсу, якщо існує високий ризик зараження екіпажу. Оцінка ризику має здійснюватися у межах “розумного судження”, і видалення цього терміну з положення створює правову невизначеність щодо того, хто має здійснювати оцінку. Судновласник не може довільно відмовлятися від наказів – він має довести наявність високого ризику, а не перекладати тягар доказування на . Важливо розрізняти ймовірність зараження та тяжкість хвороби: положення не застосовується до легких захворювань, таких як застуда, навіть якщо ймовірність зараження висока.

Підпункт (d)(iii) передбачає обов’язок фрахтувальника компенсувати витрати судновласника, якщо виникають претензії з боку вантажоодержувачів у зв’язку з очікуванням або виконанням альтернативних рейсових наказів. Фрахтувальникові рекомендується перевірити, чи покриває це положення його страхування у P&I Club.

Нарешті, підпункт (f) містить положення про інкорпорацію, яке забезпечує включення цього положення в ланцюг чартерів та коносаментів. Це важливо для забезпечення юридичної узгодженості та уникнення правових ризиків, пов’язаних із невиконанням положення.

У підсумку, BIMCO IOCD Clause for Time Charter Parties 2022 є гнучким та збалансованим інструментом, який дозволяє сторонам ефективно реагувати

на епідеміологічні загрози, забезпечуючи при цьому юридичну визначеність, комерційну ефективність та захист інтересів екіпажу [88].

Крім нормативних змін, технологічні трансформації, наприклад, електронні коносаменти, електронний обмін документами, також виводять із актуальності проформи, котрі передбачають виключно паперові документи або не визначають юридичного статусу e-documents. Така невідповідність може призвести до колізій у визначенні моменту передачі права на вантаж, строків пред'явлення претензій і процедур повідомлення, що має прямий комерційний ефект. Слід зазначити, що модернізація проформ із прив'язкою до сучасних інструментів обміну інформацією розгортається, але відставання окремих комерційних учасників створює «пісочницю ризику» для тих контрактів, які залишаються на старих редакціях.

Отже, для уникнення можливих суперечок та непорозумінь необхідне максимально чітке формулювання положень договору, наприклад, замінити «any other cause whatsoever» переліком конкретизованих подій або уточненням «including but not limited to» із твердо визначеними прикладами, а також визначати методи обчислення сталії, наприклад, алгоритми відліку часу, вимоги до документального підтвердження. По-друге, застосування пояснювальних анотацій до укладеного контракту – короткі райдери або маніфести «interpretative notes», що додаються до проформи під час її застосування, значно знижують ризик суперечок. ВІМСО та інші організації вже випускають explanatory notes і guidance, і включення посилань на них у сам договір підвищує правову передбачуваність [77].

Нарешті, важливим інструментом запобігання спорів є посилення ролі страхових компаній (P&I clubs), які випускають практичні інструкції та відповіді на часті питання щодо положень проформи. Ці матеріали часто мають високий практичний вплив у щоденній діяльності операторів і можуть бути прямо інкорпоровані у договір як керівні принципи, що полегшує узгодження позицій у випадку спору. Крім того, на думку автора, академічній спільноті варто просувати підготовку національних коментарів до проформ,

що дасть суддям і арбітрам корисний контекст при тлумаченні специфічних редакцій [68, с. 100].

Підсумовуючи, слід констатувати, що невизначеність у тлумаченні окремих положень проформ чартерів має як договірні, так і системно-інституційні виміри. Рішення повинні поєднувати договірну конкретику – чіткіші формулювання та загально визнані роз'яснювальні коментарі або рекомендації, щодо застосування окремих положень. Такий комплексний підхід дозволить суттєво знизити невизначеність сторін і зробити застосування проформ більш прогнозованим, зменшуючи витрати сторін на судові та арбітражні спори.

Також варто проводити регулярну ревізію та оновлювати проформи. Кваліфіковані спеціалісти сторін повинні переглядати застосовані проформи не рідше одного разу на 2-3 роки на предмет появи нових редакцій, ураховувати актуальні технологічні зміни та новини арбітражної практики. Організації-члени ринку повинні впроваджувати *transition clauses* для контрактів, укладених до значних нормативних змін.

При комплексних та чітких формулюваннях доцільно додавати короткі, чіткі аддендуми. Такі роз'яснення можуть стати у нагоді сторонам для визначення та доповнення основних умов проформи, що в майбутньому допоможе запобігти складнощам та розбіжностям. Також важливо чітко визначати процедури, які фіксують моменти початку/завершення вантажно-розвантажувальних робіт, відрахунку сталійного часу та інші ключові умови.

ВИСНОВКИ

1. Традиція фрахтування суден – одна з найдавніших у міжнародному морському праві. Її витoki сягають античності, коли морське право лише починало зароджуватися із звичаїв різних місцевих спільнот. Виникнення правовідносин, що стосуються морського перевезення вантажу і фрахтування, пов'язують із найдавнішими часами, зокрема із пам'яткою стародавнього права, що належить до XVIII в. до н.е., – Кодекс царя Хаммурапі. Звичайна торгова практика та господарські звичаї поступово перетворилися на окремий інститут морського приватного права. Основою цього процесу стали домовленості між сторонами, звичаї мореплавців і поступове включення цих норм у ширші міжнародні рамки – від середньовічних морських кодексів до сучасних міжнародних конвенцій та стандартних проформ. Розвиток правового регулювання фрахтування суден охоплює століття – від норм античного права та звичаєвих традицій до сучасних міжнародних проформ, де основну роль відіграє не конвенційне законодавство, а усталена практика, оформлена у вигляді стандартів, що відповідають актуальним комерційним реаліям.

У творах, присвячених Родоському морському праву (VII–VIII ст. н.е.), містилися приписи про фрахтування суден і обов'язкову письмову форму контракту, який укладався для чіткого визначення умов фрахтування. Згодом традиція «*charta partia*» – розривати укладений договір на дві частини – стала усталеною практикою. XX століття поклало початок створенню проформ – GENCON, BALTIME, NYPE, SHELLTIME. 1905 року засновано BIMCO – об'єднання судновласників і брокерів, яке візьме на себе роль уніфікувати договори фрахтування через створення і регулярне оновлення проформ (загальних і галузевих). Рейсовий GENCON, тайм-чартери BALTIME та NYPE стали де-факто «спільною мовою» світового фрахту: вони пропонували узгоджені конструкції лей-тайму, демереджу, винятків, арбітражних застережень та інших умов чартеру.

2. Інститут фрахтування судна є ключовим елементом міжнародного приватного морського права, який має визначальну роль для ефективної організації та реалізації морського судноплавства. В перекладі від латинської мови «*Charta partita*» означає «розділений документ». Така назва договору походить від специфічного способу його оформлення: текст угоди наносили на один аркуш, який після підписання сторонами розривали навпіл. Одну частину зберігав перевізник, іншу – вантажовідправник. У разі виникнення спору або необхідності підтвердження автентичності документа, сторони могли зіставити краї розірваного аркушу – вони мали збігатися і таким чином підтверджували справжність договору.

Договір фрахтування – угода між судновласником та фрахтувальником, за яким судновласник зобов'язується надати судно або його частину для перевезення вантажу або для інших цілей, передбачених угодою, а фрахтувальник – сплатити фрахт. Думки сучасних правників щодо характеру договору фрахтування розходяться. Одні спираються на думку про те, що такий договір є різновидом договору перевезення, інші – договору найму. На думку автора договір фрахтування судна є різновидом договору найму, а ключовою ознакою, що відмежовує договір фрахтування (як договір найму) від договору перевезення, є його мета. Договір перевезення спрямований виключно на транспортування вантажу або пасажирів, тоді як договір фрахтування може мати і інші цілі – рибний та інші промисли, розвідка та видобування корисних копалин, буксирні та рятувальні операції, прокладання кабелів тощо. Додаткова відмінність простежується у предметі договору. Якщо предметом договору перевезення є діяльність з надання транспортних послуг, то предмет чартеру – надання у користування всього морського судна чи його частини.

3. Важливою рисою сучасного правового регулювання фрахтування суден є те, що на сьогодні не існує єдиного універсального міжнародного договору, чи конвенції, якою би були врегульована процедура, положення, обов'язки сторін за договором. Договір фрахтування судна в українському

праві не має єдиного, чіткого визначення, що ускладнює його правову кваліфікацію. ЦК не містить прямого визначення договору фрахтування, однак у межах загального регулювання договорів перевезення (глава 64) можна розглядати фрахтування як різновид договору перевезення. КТМ України не містить повного визначення договору чартеру. Статтею 133 КТМ встановлено, що за договором морського перевезення вантажу перевізник або фрахтівник зобов'язується 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).

Визначення чартеру, надане КТМ у ст. 203 не є досконалим, адже наведене у визначенні поняття «чартер на певний час» суттєво обмежує сферу застосування до конкретного виду чартеру – тайм-чартеру, тобто оренди судна або його частини на певний час. У державах англосаксонської правової системи, таких як Велика Британія та США, регулювання фрахтування суден ґрунтується переважно на судовій практиці та проформах. Натомість у країнах континентальної системи права – зокрема Франції, Данії, Швеції та Норвегії – основою правового регулювання виступають положення морських кодексів. Попри відмінності у підходах, усі ці правові системи визнають три базові види чартеру: рейсовий, тайм-чартер і бербоут-чартер, кожен із яких передбачає особливі умови щодо відповідальності сторін, розподілу витрат та управління судном. При цьому незалежно від юрисдикції кожної зі сторін договору фрахтування, учасники в переважній більшості випадків керуються принципом «автономії волі», що дозволяє їм самостійно обрати застосовуване право до договору.

4. На сьогоднішній день існує понад 400 типових форм чартерних договорів. Проформи різняться за видом чартеру – рейсовий чартер, тайм-чартер, бербоут-чартер та видами вантажів, які в подальшому будуть перевезені, такі чартери отримали назву спеціалізованих. Для транспортування таких вантажів, як вугілля, кокс, зернові культури, рис,

арахіс, сіль, фрукти та добрива, розроблено спеціалізовані проформи. Застосування загальноновизнаних стандартних проформ значно спрощує процес погодження умов між сторонами. Основна перевага чартерних проформ полягає в тому, що вони враховують інтереси як судновласників, так і фрахтувальників. Більшість таких документів є результатом тривалих переговорів і становлять собою компроміс між інтересами сторін. Спеціалізовані проформи чартерів також відіграють надзвичайно важливу роль у сфері морських перевезень, оскільки дозволяють максимально точно врахувати специфіку окремих видів вантажів, забезпечити ефективне регулювання договірних умов і мінімізувати ризики для сторін. Їхнє застосування є загальноприйнятою практикою. Розробкою типових проформ чартерів займаються міжнародні організації, такі як BIMCO, FONASBA, ICS, INTERTANKO та ін.

BIMCO – одна з ключових асоціацій у морській галузі. Її діяльність охоплює ключові аспекти судноплавства – створення проформ, запровадження екологічних стандартів, цифрових інновацій. BIMCO забезпечує стабільність, прозорість і ефективність міжнародного морського судноплавства, сприяючи сталому розвитку світової економіки. Зручним для учасників торгівельного мореплавства є система проформ, що опублікована на веб-сайті BIMCO. Система дозволяє сторонами онлайн вибрати бажану проформу, додати правки та внести корективи та укласти договір. BIMCO розробляє не тільки загальні проформи по видам чартеру, але й більш спеціальні, наприклад проформа BLACKSEAWOOD, що була розроблена для перевезення деревини Чорним морем. Додатково, BIMCO займається розробкою окремих положень, що легко додаються до чартер-партії та відповідають сучасним умовам. Наприклад, 2020 Fuel Transition Clause for Time Charter Parties та Arrest Clause for Time Charter Parties 2019. Хоча проформи не мають обов’язкового характеру для їх застосування, учасники фрахтування обирають їх використовувати для швидкості та прозорого затвердження домовленостей. Універсальні проформи рейсових чартерів застосовуються для оформлення договорів перевезення

різноманітних вантажів, коли не має спеціалізованих проформ для конкретного типу товару.

5. Сучасні чартери зазвичай поділяються на дві частини. Перша частина має форму таблиці й називається боксовою, оскільки всі дані подаються у спеціальних «боксах» і містять змінну інформацію. Друга частина – більш деталізовано визначає умови співпраці сторін, включаючи відповідальність судновласника, порядок завантаження і розвантаження, подачу нотісу про готовність, оплату фрахту, початок сталійного часу та ін. Друга частина повніше розкриває зміст відомостей боксової частини. Якщо між розділами проформи виникають суперечності, перевага завжди надається положенням першої, боксової частини. Проформи чартерів дозволяють сторонам швидко і зручно оформити договір, зменшуючи ризики непорозумінь. Вони охоплюють широкий спектр питань – від технічного стану судна, умов його експлуатації, страхування, відповідальності сторін, до процедур передачі та повернення судна.

Найвідомішою серед таких універсальних проформ є GENCON. Її було створено ще у 1922 році, а в 1976 році доповнено бокс-формою, яка включає постійні юридичні положення щодо перевезення. Сьогодні широко використовується оновлена версія GENCON 94, переглянута BIMCO у 1994 році. GENCON 2022 також передбачає нові права для обох сторін. Фрахтівники отримали можливість призупинити виконання чартеру або розірвати його у випадку несплати фрахту, а фрахтувальники – право на використання електронних коносаментів (e-bills). Якщо для певного вантажу існує відповідна проформа, сторони договору фрахтування зазвичай схильні користуватися саме нею. Проформи, такі як Norgrain, Centrocon, Austwheat, Synacomex, Euromed і Grainvoy, демонструють різні підходи до структури договору, розподілу відповідальності, арбітражних процедур, страхових положень та форс-мажорних обставин. Зокрема, Norgrain-89 вирізняється сучасністю та гнучкістю, а Synacomex-2000 – інноваційною боксовою формою, що забезпечує зручність у заповненні та стабільність основних умов.

Порівняльний аналіз показує, що окремі проформи орієнтовані на інтереси судновласників (наприклад, Austwheat-1990), тоді як інші – на інтереси фрахтувальників (Centrocon). Арбітражні застереження, положення про загальну аварію, зіткнення, страхування – усе це формує комплексний договірний механізм, який дозволяє сторонам ефективно зреагувати у випадку непередбачуваних обставин. Найбільш універсальною і відпрацьованою проформою тайм-чартеру вважається BALTIME. Ця проформа була прийнята в 1909 р. BIMCO і схвалена Палатою судноплавства Сполученого Королівства. Додатково для тайм-чартеру фрахтування суховантажних суден Нью-Йоркською товарною біржею розроблена проформа NYPE. Після трьох років обговорень, у 2015 році, була ухвалена нова редакція даної проформи, яка називається NYPE 2015. На відміну від NYPE 93, NYPE 2015 містить 57 статей. Розглядаючи бербоут-чартер, слід зазначити, що до 1989 року для цього виду договорів застосовувалися стандартні проформи BARECON А та BARECON Б, затверджені BIMCO. У 1989 році вони були об'єднані в єдину проформу – BARECON 89, яка, окрім передачі судна в оренду, передбачала можливість його викупу фрахтувальником після завершення строку бербоут-чартеру та повного виконання платіжних зобов'язань. Подальшими редакціями стали проформи BARECON 2001 та BARECON 2017.

6. Основним джерелом спорів між сторонами договору фрахтування є нечіткість формулювання, поняття «unable to carry out her service under this charterparty», або «time thereby lost» мають широке тлумачення, що приводить до розбіжностей щодо початку та кінця періоду off-hire, а також щодо сталійного часу. Другою можливою причиною є розходження комерційних цілей – судновласник бажає максимально знизити простої і зберегти плату, фрахтувальник – захистити себе від додаткової оплати за час, коли судно не працює ефективно. Положення проформи іноді створюють дисбаланс або не враховують специфіку рейсу/вантажу/порту, що породжує конфлікти. Такий дисбаланс також виникає, наприклад, при арешті, адже арбітражна практика визнала, що арешт з боку державних органів не може бути кваліфікований як

«charterer's default» або «agent's act». Певні негативні операційні та економічні наслідки можуть виникати через використання застарілих проформ.

По-перше, сторони стикаються з потенційними майбутніми витратами: страхові премії, витрати на арбітраж та судові розгляди, а також операційні затримки зростають, коли договір не визначає чітко розподіл витрат у надзвичайних умовах, наприклад, при необхідності ремонту або додаткових портових перевірок. По-друге, невизначеність конкретних обставин для off-hire та сталійного часу призводить до спорів. Практики підкреслюють, що відсутність сучасних механізмів компенсації, наприклад таких як, fuel transition clauses, infectious disease clauses може спричинити одночасні претензії з кількох підстав та майбутні збитки. Крім того, старі форми часто не враховують нових екологічних стандартів. На сьогодні, такі стандарти стосуються підходів до скорочення викидів CO₂, EEXI, CII, що стає особливо важливим у світлі екологічної політики портових влад і фрахтувальників. Контракти, що не розподіляють ризики та витрати, пов'язані з відповідністю цим стандартам, залишають сторони в невизначеному стані при впровадженні нових екологічних вимог. Це породжує конфлікти та перерозподіл фінансового тягаря поза формальною договірною рамкою.

Ще одним ризиком для сторін є неточність судової та арбітражної практики. Наприклад, у справі *Interocean Shipping Company v. Nippon Yusen Kaisha*. У договорі сторони погодили, що судно може бути замінене за згодою фрахтувальників. Після заперечення збоку фрахтувальників, судновласники визнали це фрустрацією договору. Арбітри підтримали позицію судновласників та вказали на необґрунтований характер відмови фрахтувальників, не зважаючи на положення договору. Перш за все за для уникнення спірних моментів під час виконання сторонами своїх обов'язків, варто подбати про чітке формулювання кожного із положень договору. Іноді не варто покладатися на стандартні формулювання, запропоновані проформою.

Для сторін при відсутності кваліфікованих юристів варто дуже ретельно ставитися до прописування всіх умов. Сторони повинні чітко погоджувати

положення off-hire, laytime/demurrage, exceptions: зазначати конкретні події, алгоритм обчислення періоду, вимоги до документального підтвердження. Наприклад, визначити, що судно вважається «off-hire» після подачі письмового повідомлення, що ремонт почався, і до письмового підтвердження завершення. Додатково сторонам важливо використовувати право на узгодження доповнень (addenda) та пояснень (riders). Наприклад, додати пояснення, що у разі арешту судна відповідними державними органами, положення off-hire застосовується тільки, якщо detention викликана діями фрахтувальника або його агентів, і передбачити процедуру підтвердження.

Таким чином зменшується ризики розбіжностей сторін при виконанні договору. Нарешті, важливим інструментом запобігання спорів є посилення ролі страхових компаній (P&I clubs), які випускають практичні інструкції та відповіді на часті питання щодо положень проформи. Ці матеріали часто мають високий практичний вплив у щоденній діяльності операторів і можуть бути прямо інкорпоровані у договір як керівні принципи, що полегшує узгодження позицій у випадку спору. Також варто проводити регулярну ревізію та оновлювати проформи. Кваліфіковані спеціалісти сторін повинні переглядати застосовані проформи не рідше одного разу на 2-3 роки на предмет появи нових редакцій, ураховувати актуальні технологічні зміни та новини арбітражної практики. Організації-члени ринку повинні впроваджувати transition clauses для контрактів, укладених до значних нормативних змін.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Аверочкіна Т. В., Сергєєв Ю. В. Міжнародне морське право : навч. посіб. Одеса : Фенікс, 2024. 162 с. URL: <https://dspace.onua.edu.ua/server/api/core/bitstreams/f3b15691-e01c-4118-aa90-376910f9c3b1/content> (дата звернення: 20.08.2025).
2. Балобанов О. О., Пальченко А. А. Правові аспекти передачі в бербоут-чартер морських суден, що плавають під прапором України. Юридичний вісник. Україна і світ, 2021. Вип. 6. С. 175-183. URL: <http://yuv.onua.edu.ua/index.php/yuv/article/view/2280/2554> (дата звернення: 28.08.2025).
3. Боярський Є. Д. Обмеження застосування колізійних норм у міжнародному приватному праві України : автореф. дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.03. Київ, 2015. 20 с.
4. Булгакова І. В., Клепікова О. В. Транспортне право України : підручник. Київ : Концерн «Видавничий дім “Ін Юре”», 2005. 536 с.
5. Булгакова І. В. Правове регулювання перевезення вантажів залізничним транспортом в Україні : автореф. дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.04. Київ, 2003. 20 с.
6. Василенко О. С. Уніфікація правил електронної комерції в рамках ЮНСІТРАЛ : автореф. дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.03. Київ, 2014. 19 с. URL: <https://mydisser.com/ru/avtoref/view/28526.html> (дата звернення: 28.08.2025).
7. Діковська І. А. Місце договору повітряного чартеру у системі приватно-правових договорів. Науковий вісник Чернівецького університету. Правознавство. 2001. Вип. 125. С. 35–39.
8. Діковська І. А. Принципи правового регулювання міжнародних приватних договірних зобов'язань: теоретичні та практичні аспекти : автореф. дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.03. Київ, 2014. 34 с.

9. Діковська І. А. Договір морського перевезення вантажу : підручник. Одеса : Фенікс, 2008. 254 с.
10. Жорник І. В. Розв'язання конфлікту кваліфікації уніфікованих норм, що регулюють приватноправові відносини у мореплавстві : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.03. Одеса, 2015. 258 с.
11. Кисіль В. І. Механізми колізійного регулювання в сучасному міжнародному приватному праві : автореф. дис. ... д-ра юрид. наук : 12.00.03. Київ, 2001. 39 с.
12. Клепікова О. В. Правове регулювання перевезень вантажів морським транспортом : автореф. дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.04. Київ, 2003. 19 с.
13. Колодін А. О. Окремі питання віднесення договорів рейсового чартеру та тайм-чартеру до договору морського перевезення в Україні. Юридичний вісник. 2021. Вип. 5. С. 107–114. URL: http://yurvisnyk.in.ua/v5_2021/15.pdf (дата звернення: 02.09.2025).
14. Колодін А. О. Правова природа і значення чартеру в українському законодавстві і законодавстві країн ЄС. Матеріали всеукраїнського круглого столу. Одеса, 2020. С. 69–72. URL: <https://dspace.onua.edu.ua/server/api/core/bitstreams/9354a5f9-7e62-45df-9ff9-1859a9d0fe00/content#page=69> (дата звернення: 20.08.2025).
15. Колодін А. О. Щодо здійснення порівняння різних видів чартеру: схожість та відмінності. Матеріали міжнародної науково-практичної конференції. 2020. С. 75–77. URL: <https://dspace.onua.edu.ua/server/api/core/bitstreams/19683f99-d14a-4408-8aa0-64d9a4858f90/content#page=75> (дата звернення: 20.08.2025).
16. Кузнецов С. О., Пашковська Л. І. Морське приватне право : навч. посіб. Одеса : Фенікс, 2012. 232 с.
17. Несімко О. Д. Особливості договору морського чартеру. Вісник Національного університету «Львівська політехніка», 2014. Вип. 807. С. 180–186. URL: <https://science.lpnu.ua/sites/default/files/journal-paper/2017/may/2240/vnulpurn201480733.pdf> (дата звернення: 20.08.2025).

18. Покора І. Є. Гаазькі правила як перший досвід міжнародно-правової регламентації перевезення вантажу морем. Науковий вісник Міжнародного гуманітарного університету. Серія: Юриспруденція. 2014. Т. 2, № 11. С. 172-175.
19. Про затвердження Порядку ведення Державного суднового реєстру України і Суднової книги України: Постанова Кабінету Міністрів України від 26.09.1997 № 1069. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1069-97-п#Tex> (дата звернення: 15.09.2025).
20. Проформа ASBATANKVOY 2025. URL: <https://www.bimco.org/contractual-affairs/bimco-contracts/contracts/asbatankvoy-2025/> (дата звернення: 15.09.2025).
21. Проформа BALTIME 1939. URL: <https://www.bimco.org/contractual-affairs/bimco-contracts/contracts/baltime-1939-as-revised-2001/> (дата звернення: 15.09.2025).
22. Проформа BARECON 89. URL: <https://www.bimco.org/contractual-affairs/bimco-contracts/contracts/barecon-89/> (дата звернення: 15.09.2025).
23. Проформа BARGEHIRE 2021. URL: <https://www.bimco.org/contractual-affairs/bimco-contracts/contracts/bargehire-2021/> (дата звернення: 15.09.2025).
24. Проформа BIMCHEMVOY 2008. URL: <https://www.bimco.org/contractual-affairs/bimco-contracts/contracts/bimchemvoy-2008/> (дата звернення: 15.09.2025).
25. Проформа BIMCHEMTIME 2005. URL: <https://www.bimco.org/contractual-affairs/bimco-contracts/contracts/bimchemtime-2005/> (дата звернення: 15.09.2025).
26. Проформа BLACKSEAWOOD. URL: <https://www.bimco.org/contractual-affairs/bimco-contracts/contracts/blackseawood/> (дата звернення: 15.09.2025).
27. Проформа BOXTIME 2004. URL: <https://www.bimco.org/contractual-affairs/bimco-contracts/contracts/boxtime-2004/> (дата звернення: 15.09.2025).
28. Проформа GENCON 94. URL: <https://www.bimco.org/contractual-affairs/bimco-contracts/contracts/gencon-1994/> (дата звернення: 16.09.2025).

29. Проформа GENCON 2022. URL: <https://www.bimco.org/contractual-affairs/bimco-contracts/contracts/gencon-2022/> (дата звернення: 16.09.2025).
30. Проформа GENCON A 2022. URL: <https://www.bimco.org/contractual-affairs/bimco-contracts/contracts/gencoa-a-2022/> (дата звернення: 19.09.2025).
31. Проформа GENCON B 2022. URL: <https://www.bimco.org/contractual-affairs/bimco-contracts/contracts/gencoa-b-2022/> (дата звернення: 19.09.2025).
32. Проформа GASVOY 2005. URL: <https://www.bimco.org/contractual-affairs/bimco-contracts/contracts/gasvoy-2005/> (дата звернення: 19.09.2025).
33. Проформа NORGRAIN 89. URL: <https://www.bimco.org/contractual-affairs/bimco-contracts/contracts/norgrain-89/> (дата звернення: 19.09.2025).
34. Проформа NUVOY. URL: <https://www.bimco.org/media/jsifgljp/sample-copу-nuvoy-84.pdf> (дата звернення: 15.09.2025).
35. Стрельцова Є.Д. Договір морського перевезення вантажу (порівняльний аспект) : автореф. дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.03. Одеса, 2002. 16 с. URL: <https://uacademic.info/ua/document/0402U001468#!> (дата звернення: 19.08.2025).
36. Стрельцова Є. Д. Міжнародне приватне морське право України: сучасний стан системи колізійних норм. Право України. 2020. №6. С. 95-110. URL: <https://dspace.onu.edu.ua/server/api/core/bitstreams/280a041f-f904-4f4a-808a-64a048d42db2/content> (дата звернення: 25.09.2025).
37. Стрельцова Є. Д. Правове регулювання договору фрахтування морського судна: підручник. Харків : Право, 2012. 466 с.
38. Фрахтування суден та демередж: монографія / А.А-А. Ніцевич, М.В. Мельников та ін. за ред. Н. Б. Мірошніченко. Одеса : Фенікс, 2013. 113 с. URL: <https://www.scribd.com/document/696522915/Freight-Interlegal> (дата звернення: 17.09.2025).
39. Цивільне право: підручник / В. І. Борисова, Л. М. Баранова, Т. І. Бегова та ін. Харків : Право, 2011. 816 с.

40. Цивільне право України. Договірні та недоговірні зобов'язання: підручник /С. С. Бичкова, І. А. Бірюков, В. І. Бобрик. Київ : Алерта, 2014. 496 с.
41. Шемякін О. М., Короткий Т. Р. Правове регулювання морського перевезення вантажів та пасажирів: підручник. Одеса : Латстар, 1999. 172 с.
42. Шемякін О. М. Міжнародне приватне морське право: підручник. Одеса : Фенікс, 2000. 272 с.
43. Ярмолович Р. П. Фрахтування морських суден: навч. посіб. Одеса : Фенікс, 2007. 324 с.
44. Arrest Clause for Time Charter Parties 2019. URL: https://www.bimco.org/contractual-affairs/bimco-clauses/current-clauses/arrest_clause_for_time_charter_parties_2019/ (дата звернення: 27.09.2025).
45. Arrest Clause for Voyage Charter Parties 2019. URL: https://www.bimco.org/contractual-affairs/bimco-clauses/current-clauses/arrest_clause_for_voyage_charter_parties_2019/ (дата звернення: 28.09.2025).
46. Baughen S. Shipping Law, 6th ed. New York : Routledge 2020, 289 p. URL: https://books.google.com.ua/books?id=8GDABgAAQBAJ&pg=PA1&source=gbs_toc_r&cad=2#v=onepage&q&f=false (дата звернення: 15.10.2025).
47. Beale, H., (ed.), Chitty on Contracts, 31st edn. 2010. London : Sweet & Maxwell. 2367 p.
48. Boviatsis M. Legal assessment of BIMCO's infectious or contagious diseases (IOCD) clauses for voyage and time charter parties. ELSEVIER. 2022. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.marpol.2022.105206> (дата звернення: 12.10.2025).
49. Boviatsis M., Daniil G. Legal analysis of impact of revised BIMCO clauses on crew health and safety during COVID-19 era. Trans Marit Sci. 2022. DOI: <https://doi.org/10.7225/toms.v11.n01.020> (дата звернення: 12.10.2025).
50. Boviatsis M. Comparative analysis of charter party clauses versus marine insurance contractual terms: present legal status and future trends. WMU Journal of

Maritime Affairs. 2023. pp. 91 – 106. DOI: 10.1007/s13437-022-00292-0 (дата звернення: 24.10.2025).

51. BS & N Ltd v Micado Shipping Ltd (The “Seaflower”) [2001] 2 Lloyd’s Rep. 193. URL: <https://www.lawteacher.net/cases/bs-n-ltd-v-micado.php> (дата звернення: 13.09.2025).

52. Bulow A., Carasso L. Charter party consequences of maritime security initiatives: Potential disputes and responsive clauses. *Journal of Maritime Law & Commerce* 37. 2020. pp. 79-112. URL: <https://www.lawteacher.net/cases/bunge-corporation-v-tradax.php> (дата звернення: 25.09.2025).

53. Charles J. Goetz & Robert E. Scott, The Limits of Expanded Choice: An Analysis of the Interactions between Express and Implied Contract Terms, 73 *Calif. L. Rev.* 261 (1985). URL: https://scholarship.law.columbia.edu/faculty_scholarship/398 (дата звернення: 27.09.2025).

54. Chow B. Spilt ink? A critique of the English law of classification of contractual terms and repudiatory breach. *Oxford U. Undergraduate L.J.* 2020. pp. 178-185.

55. Churchill, R.R. and Lowe, A.V., *The Law of the Sea*, 3rd ed., Manchester University Press, 1999, 678 p.

56. *Cosmos Bulk Transport Inc v China National Foreign Trade Transportation Corp (The “Apollonius”)* [1978] 1 Lloyd’s Rep. 53. URL: <https://charterpartycases.com/case/246-cosmos-bulk-transport-inc-v-china-national-foreign-trade-transportation-corporation-the-%E2%80%9Capollonius%E2%80%9D-1978-1-lloyd%E2%80%99s-rep-53> (дата звернення: 15.09.2025).

57. Coghlin, T., Baker, A.W., Kenny, J. and Kimball, J.D., *Time Charters*, 6th ed., Law at Routledge. 2008. 482 p.

58. COVID-19 Crew Change Clause for Time Charter Parties 2020. URL: <https://www.bimco.org/contractual-affairs/bimco-clauses/current-clauses/covid-19-crew-change-clause-for-time-charter-parties-2020/> (дата звернення: 15.09.2025).

59. Davies, D., *Commencement of Laytime*, 4th ed. New York : Informa Law at Routledge. 2006. 983 p.
60. Delay for Charterers' Purposes Clause. URL: https://www.bimco.org/contractual-affairs/bimco-clauses/current-clauses/delay_for_charterers_purposes_clause/ (дата звернення: 20.09.2025).
61. Fedorova M.Yu. *Contract of Affreightment in Maritime Law*. *Maritime Business Review*, 2017. pp. 55–66.
62. Gotthard G. Risk allocation in the charter party relationship: An analysis of English case law relating to cargo and trading restrictions. *Journal of Maritime Law and Commerce* 28. 1997. pp. 629-646. URL: https://docs.rwu.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1779&context=law_ma_jmlc (дата звернення: 05.10.2025).
63. *Guidance to Shipping Companies and Crews on Preparing for Compliance with the 2020 'Global Sulphur Cap'*. International Chamber of Shipping, 2019. 40 p. URL: <https://www.ics-shipping.org/wp-content/uploads/2019/07/ICS-Guidance-on-Compliance-with-the-2020-Global-Sulphur-Cap-July-2019.pdf> (дата звернення: 15.09.2025).
64. *Hongkong Fir Shipping Co Ltd v Kawasaki Kisen Kaisha Ltd* [1962] 2 QB 26 (CA). URL: <https://uk.westlaw.com/Document/IC337C340E42711DA8FC2A0F0355337E9> (дата звернення: 15.09.2025).
65. International Maritime Committee. *Yearbook 1989-1990*. pp. 2 – 11. URL: <https://comitemaritime.org/wp-content/uploads/2018/06/1989-1990-YEARBOOK-ANNUAIRE.pdf> (дата звернення: 23.09.2025).
66. Weale J., 'The NYPE Off-Hire Clause and Third Party Intervention: Can an Efficient Vessel be Placed Off-Hire?'. *Journal of Maritime Law & Commerce*. Vol. 33, No. 2, April, 2002 p. 138. URL: <https://lup.lub.lu.se/luur/download?func=downloadFile&recordId=3810692&fileId=3810697> (дата звернення: 03.11.2025).

67. Kamwetu M. The Off Hire Clause; a Case of Any Other Cause? Lund University. Thesis. 2013. 63 p. URL: <https://lup.lub.lu.se/luur/download?func=downloadFile&recordId=3810692&fileId=3810697> (дата звернення: 01.11.2025).
68. Kasi, A. Charterparty: Introduction. In: The Law of Carriage of Goods by Sea. Springer, Singapore. 2021. pp. 373-399. DOI: https://doi.org/10.1007/978-981-33-6793-7_12 (дата звернення: 15.09.2025).
69. Kovats, L. J. Substitution clauses in charterparties. Journal of Maritime Law and Commerce, 8(4), 1977. pp. 505-510.
70. Lorenzon F. International trade and shipping documents. In Maritime Law. Informa Law from Routledge, 2020. pp. 106–127.
71. Maritime Law ed. by Yvonne Baatz. 3rd Edition. New York, USA : Informa Law, 2014. 635 p. URL: https://eclass.uoa.gr/modules/document/file.php/PMS206/Maritime%20Law%20by%20Yvonne%20Baatz%203rd%20Ed_2014.pdf (дата звернення: 27.09.2025).
72. McKendrick C., Goode on Commercial Law, 4th ed. London : LexisNexis Butterworths. 2009, 936 p.
73. Antoniadou N., Charter parties – an outdated form of contract. Thesis. Piraeus, 2016, 75 p. URL: https://dione.lib.unipi.gr/xmlui/bitstream/handle/unipi/9289/Antoniadou_Niki.pdf?sequence=1&isAllowed=y (дата звернення: 28.09.2025).
74. Nikpour H., Sadeghi M., Rajabzadeh A., Mazloom A. The Voyage Charter Party Considerations According to International Maritime Law. International journal of Maritime Policy Vol. 1, Issue 4, Winter 2021, pp. 51-95. DOI:10.22034/irlsmp.2021.272839.1030.
75. NYPE 2015 Explanatory Notes. Singapur Maritime Foundation. URL: <https://www.smf.com.sg/wp-content/uploads/2021/12/22-document-nype-2015-explanatory-notes.pdf> (дата звернення: 29.09.2025).
76. Palmer, N., McKendrick E., Interests in Goods, 2nd ed. New York : Informa Law at Routledge. 1998. 856 p.

77. Pokora I. International Carriage of Goods by Sea: Some Matters of Regulation *Jurnalul juridic național: teorie și practica*. 2015. T. 2, № 4 (14). pp. 135–138.
78. Force R., Admiralty and Maritime Law Federal Judicial Center, 2004. 252 p.
URL: <https://public.resource.org/scribd/8763552.pdf> (дата звернення: 15.10.2025).
79. Schofield J. Laytime and Demurrage, 7th ed. New York : Informa Law. 2016, 623 p. URL: https://books.google.com.ua/books?id=PpZACwAAQBAJ&pg=PA1&source=gbstoc_r&cad=2#v=onepage&q&f=false (дата звернення: 21.10.2025).
80. Soyer B. Legal Issues Relating to Time Charterparties. 1st edition. New York : Informa Law from Routledge. 2008. 424 p.
81. Tetley W. Marine Cargo Claims, 4th ed., London : Law at Routledge. 2008, 436 p.
82. T. Scrutton, Charterparties and Bills of Lading, 17th ed. W. McNair, A. Mocatta and M. Mustill. London : Sweet&Maxwell. 1964. 599 p.
83. Ward R. A surviving charter-party of 1323. *The Mariner's Mirror*, 81(4), 387-401. 1995. pp.387-401. DOI: <https://doi.org/10.1080/00253359.1995.10656566> (дата звернення: 21.10.2025).
84. W. Poor, American Law of Charter Parties and Ocean Bills of Lading. 5th ed. M. Bender. London : Sweet&Maxwell. 1968. 509 p.
85. 2020 Fuel Transition Clause for Time Charter Parties. URL: https://www.bimco.org/contractual-affairs/bimco-clauses/current-clauses/2020_fuel_transition_clause_for_time_charter_parties/ (дата звернення: 21.10.2025).
86. 2020 Marine Fuel Sulphur Content Clause for Time Charter Parties. URL: https://www.bimco.org/contractual-affairs/bimco-clauses/current-clauses/2020_marine_fuel_sulphur_content_clause_for_time_charter_parties/ (дата звернення: 21.10.2025).