

Е.Н. Ключева<sup>1</sup>, Г.А. Ильясова<sup>2</sup><sup>1</sup>Киевская государственная академия водного транспорта, Украина;<sup>2</sup>Карагандинский государственный университет им. Е.А. Букетова  
(E-mail: G.Iliaso@mail.ru)

## Понятие и правовая природа договора фрахтования (чартера) по законодательству Республики Казахстан и Украины

Статья посвящена исследованию понятия и правовой природы договора фрахтования (чартера) в системе транспортных договоров, урегулированных гражданскими кодексами Республики Казахстан и Украины. Проведен анализ теоретических проблем правового регулирования договора фрахтования (чартера), его соотношения с договором перевозки и его видов. Авторами сделан сравнительно-правовой анализ национального гражданского и транспортного законодательства Казахстана и Украины, регулирующих договор фрахтования (чартера) и на этом основании разработаны предложения, направленные на совершенствование законодательства.

*Ключевые слова:* договор фрахтования, договор перевозки, чартер, Республика Казахстан, Украина, транспортное законодательство, гражданское законодательство.

Договор фрахтования (чартера), имеющий историю полутора тысячи лет, издавна применяется в сфере перевозки грузов и является одним из традиционных гражданско-правовых договоров. С принятием в 1999 г. Особенной части Гражданского кодекса Республики Казахстан названный договор применяется в сфере перевозки грузов и пассажиров морским и воздушным транспортом.

Договор чартера является одним из старейших договоров, применявшихся в сфере перевозок. Этот договор зародился как институт морского права, которому еще во времена средневековья был известен договор под названием «цертепартія» (франц. *char-te-partie*, *charte* — хартия, грамота и *partie* — часть; англ. *charterparty*). Само название договора возникло от древнего обычая писать такие договоры на листе бумаги (*charte*), который предстояло разорвать на две части (*partie*), каждая из которых оставалась у контрагента; в случае возникновения спора одну часть присоединяли к другой и таким образом восстанавливали документ. По этому договору судовладелец за вознаграждение предоставлял во временное пользование владельца груза:

- а) все помещения;
- б) некоторую его часть;
- в) определенное место на данном судне, которое направлялось в заданном направлении [1; 301].

Согласно ст. 691 ГК РК по договору фрахтования (чартера) одна сторона (фрахтовщик) обязуется предоставить другой стороне (фрахтователю) за плату всю или часть вместимости одного или нескольких транспортных средств на один или несколько рейсов для перевозки пассажиров, багажа и грузов.

По правовой природе договор фрахтования (чартера) характеризуется как взаимный, возмездный, консенсуальный договор.

Казахстанское гражданское право понятие «договор фрахтования» применяет только в отношении договора перевозки грузов, пассажиров, багажа морским транспортом. В соответствии с ч. 2 ст. 54 Закона РК о торговом мореплавании договор морской перевозки груза может быть заключен с условием:

- предоставления для морской перевозки груза всего судна, его части или определенных судовых помещений (чартер);
- без такого условия.

Признак первого вида перевозки: для размещения груза предоставляется определенная часть или полностью судовое помещение. Такой договор по Закону называется чартером, поскольку оформляется чартером. Этот договор на практике заключается для перевозки массовых грузов (лес, зерно, нефть, уголь и т.п.). Второй вид морской перевозки груза осуществляется обычным договором перевозки грузов, без условия предоставления всего судна, его части или определенных судовых помещений. Такой договор заключается путем выдачи коносамента. Поэтому его можно называть договором перевозки грузов по коносаменту.

Другие формы использования судна являются договором аренды судна как транспортного средства. Однако в юридической литературе не сложилось единого мнения о правовой природе договора перевозки грузов и договора фрахтования. Если одни авторы данные договоры признают видами одного договора (т.е. договора перевозки) [2; 419], то у других речь идет о правовой природе двух самостоятельных договоров (т.е. договора перевозки и договора аренды) [3; 19]. Последнюю точку зрения считаем правильной, поскольку договор перевозки грузов по коносаменту и договор фрахтования (чартера) являются самостоятельными договорами. Если договор перевозки грузов по коносаменту является традиционным видом договора перевозки, то, по нашему мнению, договор фрахтования (чартера) — особый, сложный вид договора перевозки грузов, который сочетает в себе элементы договора фрахтования и договора перевозки.

Сегодня договор чартера, или фрахтования, широко используется в сфере торгового мореплавания, а также воздушных перевозок. Традиционно нормы, посвященные этому договору, содержались в транспортных кодексах, в частности, в Кодексе торгового мореплавания (КТМ) и Воздушном кодексе Украины. Объектом перевозок при морских чартерах преимущественно является груз, а при воздушных — пассажиры и багаж. Однако Гражданский кодекс Украины несколько изменил эту традицию, закрепив в ст. 912 определение договора чартера как договора, по которому одна сторона (фрахтовщик) обязуется предоставить второй стороне (фрахтователю) за плату всю или часть вместимости в одном или нескольких транспортных средствах на один или несколько рейсов для перевозки груза, пассажиров, багажа, почты или с другой целью, если это не противоречит закону и другим нормативно-правовым актам [4]. Авторы комментария к Гражданскому кодексу Украины (а именно С.Е. Морозова) относят договор чартера (фрахтования) к одному из видов договора перевозки. Однако мы не можем согласиться с таким утверждением, потому как договор перевозки и договор фрахтования — по сути разные договоры.

В ГК Украины статья, посвященная договору чартера, содержится в главе 64 «Перевозки», что решило проблему, которая длительное время была дискуссионной об определении места договора чартера в системе правовых договоров [4]. Хотя не можем согласиться с тем, что договор чартера (фрахтования) нужно относить к договорам перевозки, потому как, по сути, сам чартер ближе к аренде грузовых помещений или предназначенных для перевозки груза частей судна (палубы, кормы и т.д.).

В зарубежных национальных законодательствах договор фрахтования (чартера) регламентируется по-разному, например, в Англии отсутствует «статутное» законодательство, регулирующее перевозку по чартеру, поэтому в качестве договора фрахтования признается согласие судовладельца на перевозку грузов или предоставление судна для выполнения перевозки. Таким образом, договор чартера признается договором перевозки. Доктрина и судебная практика США существенно не отличаются от английского законодательства. В законодательстве скандинавских стран рассматривается заключение договора перевозки грузов с предоставлением всей или части вместимости судна. По сравнению с предыдущими доктринами законодательство Франции разграничивает договор перевозки и договор фрахтования, рассматривая последний как особый вид договора, который не является ни договором перевозки, ни договором найма [5; 103].

В законодательстве некоторых стран имеются и другие особенности: в них предусматривается, что если груз перевозится на трамповом судне, то правоотношения участников морской перевозки могут регулироваться двумя договорами — договором фрахтования и договором перевозки груза. При этом отношения фрахтовщика (судовладельца) и фрахтователя регулируются договором фрахтования (чартером), а отношения перевозчика с получателем груза — условиями договора морской перевозки, которые предусмотрены в коносаменте [6; 17].

В научной литературе ученые-цивилисты сходятся во мнении, что договор фрахтования (чартера) является консенсуальным договором. В частности, казахстанский ученый-цивилист Г.И. Тулеугалиев подчеркнул: «Чартер — это консенсуальная разновидность договора перевозки. Чартер не характеризует прием груза к перевозке, это действие оформляется коносаментом или накладной. Объединяет чартер и договор перевозки грузов цель, к которой стремятся стороны, — доставка груза в обусловленный пункт» [7; 193].

По гражданскому законодательству Украины договор чартера (фрахтования) является двусторонним и возмездным. Договор морского чартера является консенсуальным, поскольку считается заключенным с момента подписания рейсового чартера сторонами договора. Договор воздушной чар-

терной перевозки считается действительным с момента оплаты чартерного рейса или заключения соответствующего кредитного договора, т.е. он может быть как реальным, так и консенсуальным.

Согласно ГК Республики Казахстан стороны договора — фрахтовщик и фрахтователь. Фрахтовщиком является лицо, которое за плату передает всю вместимость или часть вместимости одного или нескольких транспортных средств на один или несколько рейсов и осуществляет перевозку пассажиров, багажа и грузов. Фрахтовщиком может быть как собственник судна, так и иное лицо, эксплуатирующее его от своего имени (судовладелец). Фрахтователь — лицо, которое оплачивает фрахт за пользование всей вместимости или части вместимости одного или нескольких транспортных средств на один или несколько рейсов для перевозки пассажиров, багажа и грузов.

Согласно ст. 912 Гражданского кодекса Украины сторонами договора чартера (фрахтования) являются фрахтовщик и фрахтователь. Учитывая особенности данного договора, рассмотрим понятие сторон в договоре морского фрахтования (чартера).

Как и в договоре морского чартера, сторонами договора воздушного чартера являются фрахтовщик и фрахтователь. В роли фрахтовщика выступают воздушные перевозчики, т.е. любые юридические или физические лица, которые выполняют воздушные перевозки, имеют права эксплуатанта авиационной техники (ч. 1 ст. 59 Воздушного кодекса Украины). Фрахтователями, по этому договору, чаще всего выступают юридические лица, не имеющие собственного парка самолетов, их основная деятельность не направлена непосредственно на оказание транспортных услуг, но связана с необходимостью использования транспортных средств. Речь идет о туристских агентствах, спортивных, профессиональных обществах и т. д.

Фрахтователем является лицо, которому договором предоставлено право требовать предоставления ему всей или части вместимости транспортного средства для перевозки в указанный им пункт назначения груза, пассажиров, багажа, почты или его перемещение с другой целью, заплатив за это оговоренную плату.

Фрахтовщик — это лицо, которое за плату передает фрахтователю всю или часть вместимости транспортного средства для перевозки груза, пассажиров, багажа, почты и перемещает их в пункт назначения, указанный фрахтователем [1; 303].

В договорах чартерной перевозки различают фактического и договорного перевозчика. Договорный перевозчик является фрахтователем, т.е. это лицо, которое берет на себя обязательства перед третьими лицами (пассажирами, грузоотправителями) организовать перевозку. Договорными перевозчиками могут быть туристские агентства, экспедиторские фирмы и т.п. Фактический перевозчик выполняет часть или все перевозки по договору чартера в соответствии с полномочиями, полученными от перевозчика по договору. Фактическим перевозчиком является фрахтовщик.

Кроме фрахтовщика и фрахтователя, участником морской грузовой перевозки является получатель груза. Заключая договор чартера, фрахтовщик принимает на себя обязанность перед фрахтователем осуществить перевозки и выдать груз уполномоченному лицу. В тех случаях, когда допускается перевод платежей на получателя (ст. 170 КТМ), груз выдается последнему при условии предоставления им документов по уплате соответствующих сумм причитающегося фрахта, платы за простой, возмещения указанных перевозчиком расходов, связанных с грузом, а в случае общей аварии — аварийного взноса или надлежащего обеспечения.

Более того, чтобы договор считался заключенным, необходимо согласовать все его существенные условия, среди которых ГК Украины в первую очередь выделяет условие о предмете договора. Как следует из ст. 912 ГК Украины, договор фрахтования (чартер) заключается в отношении вместимости транспортного средства (одного или нескольких). Соответственно, зафрахтована или оплачена должна быть вся вместимость транспортного средства или ее часть. Следует согласиться с мнением ведущих экспертов, что необходима новая редакция ст. 912 ГК Украины, поскольку формулировка действующей ее редакции не отражает юридической природы чартера как вида договора перевозки, поскольку предметом обязательства перевозчика (фрахтовщика) при чартере являются действия по предоставлению всей или части вместимости транспортного средства на один или несколько рейсов, тогда как предмет договора перевозки — услуги по доставке вверенных перевозчику грузов в пункт назначения. Кроме ст. 912 ГК Украины, правовое регулирование данного вида договора осуществляется ст. 133 КТМ Украины, анализ которой позволяет сделать вывод о том, что чартер (договор фрахтования судна) является договором, согласно которому одна сторона — перевозчик (фрахтовщик) обязана доставить груз из порта отгрузки в порт назначения с условием предоставления до перевозки всего судна, части судна или отдельных судовых помещений, а другая сторона — грузоотправитель

или грузополучатель фрахтователь) обязан предоставить груз к перевозке и уплатить провозную плату (фрахт).

В договоре фрахтования (чартера) (ст. 691 ГК РК) определены условия перевозки: фрахтовщик обязуется перевозить пассажиров, багаж и грузы путем предоставления всей или части вместимости одного или нескольких транспортных средств на один или несколько рейсов, фрахтователь обязан произвести оплату вознаграждения. Эти условия оформляются коносаментам. Чартер отличается от договора перевозки груза и договора перевозки пассажиров, багажа по своему предмету. В договоре фрахтования (чартера) груз перевозится путем размещения во всем судне или в его части, а по договору перевозки груза перевозчик по своему усмотрению размещает груз на транспорте. «При чартере перевозчик (фрахтовщик) не принимает от отправителя определенное число мест груза к перевозке и не обязуется предоставить пассажиру определенное место в транспортном средстве согласно приобретенному последним проездному билету. Предмет обязательства перевозчика (фрахтовщика) при чартере составляют действия по предоставлению всей или части вместимости транспортного средства на один или несколько рейсов» [2; 419].

Договор фрахтования (чартера) необходимо отличать от договора аренды транспортного средства с экипажем (ст. 585 ГК РК) и от договора аренды транспортного средства без экипажа (ст. 594-1 ГК РК). По поводу этой проблемы в юридической литературе встречаются противоположные мнения. Например, по мнению Г.И. Тулеугалиева, в договоре фрахтования (чартера) грузовладелец оплачивает не арендную плату за использование судна, а плату за перевозку за все предоставленное ему судно, либо часть его, либо за определенные судовые помещения [7; 193].

В.А. Косовская утверждает, что чартер представляет собой сочетание элементов договора фрахтования и договора морской перевозки грузов. На основании этого автор пришел к выводу, что наличие арендных отношений позволяет признать договор фрахтования (чартера) разновидностью договора аренды [3; 16]. Такого же мнения, но только в отношении воздушного чартера придерживаются А.Ю. Пиджаков и О.И. Аксаментов. По мнению авторов, если транспортное законодательство рассматривает обязанность фрахтовщика предоставить одно или несколько воздушных судов для перевозки, то имеет место договор аренды воздушного судна [8; 19]. С.Ю. Морозов опровергает это. По его мнению, договор чартера является договором перевозки и не может рассматриваться в качестве договора аренды. Далее он отмечает, что по договору аренды арендодатель обязуется предоставить арендатору имущество за плату во временное владение или пользование или во временное пользование. Фрахтователь никоим образом не приобретает права владения или пользования судном [9; 219].

Е.В. Вавилин рассуждает о том, что, учитывая логику структурного расположения рассматриваемых норм в ГК РФ, следует однозначно отнести договор фрахтования (чартера) к особой форме перевозки и отличать его от договора фрахтования на время [10; 20].

Такого же мнения придерживается А.Г. Калпин, который указал специфику чартера как вида договора морской перевозки груза [11; 24–26].

Т.Ю. Тихенко считает: «Отнести договор фрахтования к договору перевозки можно по следующим признакам: в обоих случаях одной из сторон правоотношений выступает транспортная организация (перевозчиком, фрахтовщиком выступает либо собственник судна, либо судовладелец); правоотношения складываются по поводу эксплуатации судна» [5; 107].

Разграничение договора фрахтования (чартера) и договора аренды транспортного средства усложняется еще тем, что транспортные законодательства смешивают данные договоры и выходят за пределы их правового регулирования в ГК РК. Например, в Законе РК о торговом мореплавании договор чартера регулируется как вид договора морской перевозки пассажиров, багажа, грузов, при котором отправителю предоставляются все судно, его часть или определенные судовые помещения (п. 59 ст. 1), в то же время закон предусматривает два вида договора чартера: договор фрахтования судна с экипажем на время (тайм-чартер) и договор фрахтования судна без экипажа (бербоут-чартер), являющихся разновидностью аренды транспортных средств.

На воздушном транспорте фрахт воздушного судна осуществляется в соответствии с договором фрахтования (чартера). Закон РК об использовании воздушного пространства Республики Казахстан и деятельности авиации конкретно указывает: «Договор фрахтования (чартера) — договор перевозки (фрахта), по которому арендодатель (фрахтовщик) обязан предоставить арендатору (фрахтователю) всю вместимость или часть вместимости одного воздушного судна (или нескольких судов) с экипажем за плату во временное владение и пользование на один или несколько рейсов

для перевозки пассажиров, багажа, груза, почтовых отправлений или других целей и оказывать своими силами услуги по управлению им и по его технической эксплуатации» (п. 42 ст. 1). Указанные договоры являются отдельными видами гражданско-правовых договоров и различаются по предмету договора. Предметом договора аренды транспортного средства является предоставление определенного имущества (транспортного средства) во временное владение и пользование арендатора. Предметом договора фрахтования (чартера), как и в договоре перевозки, является доставка пассажиров, грузов и багажа в пункт назначения.

По договору фрахтования (чартера), в отличие от договора аренды транспортного средства, транспортное средство не передается фрахтователю, ему предоставляется только вместимость транспортного средства полностью либо ее часть для осуществления перевозки. Таким образом, за фрахтователем резервируется место для пассажиров, грузов, багажа в помещении транспортного средства.

В отличие от договора аренды транспортного средства, по договору фрахтования фрахтовщик не оказывает фрахтователю услуги по управлению транспортным средством и его технической эксплуатации, поскольку управление транспортным средством и его техническая эксплуатация входят в обязанность перевозчика по доставке пассажиров, грузов, багажа в пункт назначения. Таким образом, обязанность фрахтовщика предоставить фрахтователю всю или часть вместимости транспортного средства для перевозки грузов, пассажиров, багажа является квалифицирующим признаком договора фрахтования (чартера), позволяющим выделить его в отдельный вид договора перевозки.

Договор фрахтования (чартера) применяется только на воздушном и морском транспорте. Проведенный анализ норм ГК РК и транспортного законодательства показал несоответствие и неясности в правовом регулировании договора чартера. Такие неясности приводят к возникновению определенных трудностей в правоприменительной практике оказания транспортных услуг, создают препятствия в реализации законодательства. Например, закрепленное в ст. 691 ГК РК определение понятия договора фрахтования (чартера) в Законе РК о торговом мореплавании не повторяется точно. В пункте 59 статьи 1 закона дается следующее определение: «Чартер — вид договора морской перевозки пассажиров, багажа, грузов, при котором отправителю предоставляются все судно, его часть или определенные судовые помещения». Таким образом, законодатель признает договор чартера разновидностью договора перевозки. Однако в отличие от положений ст. 691 ГК РК не используется термин «фрахтование», и перевозчик не именуется «фрахтовщиком».

В соответствии с ч. 2 ст. 54 Закона РК о торговом мореплавании договор морской перевозки груза может быть заключен с условием предоставления для морской перевозки груза всего судна, его части или определенных судовых помещений (чартер), а также без такого условия. Следовательно, казахстанское законодательство о морском транспорте не признает самостоятельность договора чартера, указав две разновидности договора морской перевозки груза: перевозку груза по коносаменту и по чартеру. Таким образом, можно считать, что понятие договора чартера, закрепленное в ГК РК, потеряло свою суть в законодательстве о морском транспорте.

Закон РК о торговом мореплавании, кроме договора чартера, рассматривает тайм-чартер и бербоут-чартер, которые являются разновидностью договора аренды транспортных средств. По договору тайм-чартера судно с экипажем предоставляется в пользование на определенный срок (п. 47 ст. 1), а по договору бербоут-чартера предоставляются во владение и пользование на определенный срок судно или несколько судов, не снаряженных и не укомплектованных экипажем (п. 4 ст. 1).

В отличие от норм ГК РК и Закона РК о торговом мореплавании, Закон РК «Об использовании воздушного пространства Республики Казахстан и деятельности авиации» договор фрахтования (чартера) конкретно определяет договором аренды (фрахта) воздушного судна с экипажем, и стороны называются арендодателем (фрахтовщик) и арендатором (фрахтователь) (п. 42 ст. 1).

По законодательству Украины форма договора чартера (фрахтования) устанавливается транспортными кодексами (уставами) и является, как правило, письменной. Сложность эксплуатации воздушных и морских судов обуславливает то, что сейчас договоры чартера заключаются на основе типовых договоров, так называемых проформ, разработанных и рекомендованных рядом международных неправительственных организаций. Также на сегодняшний день распространены проформы чартеров, разработанные крупными торговыми корпорациями. Как правило, эти проформы прошли юридическую и коммерческую апробацию. Проформы детально определяют условия перевозок конкретного вида груза или содержат общие требования к чартерной перевозке любого груза или пассажи-

ров, учитывая интересы обеих сторон договора, что упрощает процедуру заключения договора чартера [12].

Кроме того, при заключении договора морской charterной перевозки груза обычно выписывается коносамент, а договор воздушной перевозки груза оформляется авиагрузовой накладной. По договору charterной перевозки пассажиров им выдаются charterные билеты, которые действительны только на перевозку в указанные в них даты и рейсы. Договор чартера отличается от договоров найма (аренды) морского судна: тайм-чартера — аренды транспортного средства с экипажем, бербоут-чартера — найма транспортного средства, не укомплектованного экипажем (ст. 203 КТМ Украины). Основным отличием данных договоров является то, что по договору тайм-чартера транспортное средство передается в пользование полностью. И фрахтователь осуществляет право так называемой коммерческой эксплуатации всего морского судна. При заключении рейсового чартера в пользование передаются все судно, его часть или отдельные судовые помещения.

Договор морской перевозки груза может быть заключен, согласно ст. 134 КТМ Украины: 1) с условием предоставления для морской перевозки груза всего судна, части его или определенных судовых помещений (чартер); 2) без такого условия. То есть в первом случае оформляется рейсовый чартер, во втором — коносамент. Как показывает практика, коносамент выдается в обоих случаях. Обязательный признак договора первого вида — осуществление перевозки на особых условиях: для размещения груза предоставляются полностью судно, его часть или определенные судовые помещения. Этот договор в ст. 133 КТМ Украины назван чартером. Он используется при перевозке груза в трамповом судоходстве.

Договор перевозки груза второго вида заключается без условия предоставления всего судна, его части или определенных судовых помещений. В КТМ Украины или каких-либо других нормативных актах Украины название такого договора не приводится. Условно его можно было бы назвать договором по коносаменту. Однако коносаментом подтверждается заключение договоров при перевозке грузов как на линейных, так и на трамповых судах. Таким образом, можно говорить о том, что национальное морское законодательство не признает автономного существования договора фрахтования на рейс, а предусматривает только два вида договора морской перевозки груза, хотя в юридической литературе до сих пор нет единого мнения относительно юридической природы договора перевозки и договора фрахтования.

Как верно заметил Т. Чухрай, сложность практического применения и теоретического исследования данных видов договора определяется тем, что так называемый договор перевозки груза по коносаменту является классическим вариантом договора перевозки, а договор фрахтования, или рейсовый чартер, по сути, сочетает элементы договора фрахтования и договора морской перевозки груза. Поэтому именно коносамент подтверждает договор перевозки, а чартер — это договор, по которому, так же как и при фрахтовании, сдается для перевозки конкретного груза грузовое помещение [13].

Как уже не раз отмечалось в юридической литературе, редакция ст. 134 КТМ Украины не является вполне удачной, поскольку в ней происходит смешение двух различных самостоятельных гражданско-правовых конструкций — договора чартера и договора аренды морского судна (фрахтование). Когда идет речь об обязанности фрахтовщика предоставить фрахтователю все судно, части судна или отдельные судовые помещения, то имеет место договор аренды морского судна. В случае же, когда договор заключается в отношении вместимости морского судна, то налицо чартер. Однако и здесь допущена неточность. В КТМ Украины говорится о части суда и отдельных судовых помещениях (п. 1 ст. 134). Однако не совсем понятно, для каких целей фрахтователь будет фрахтовать, скажем, правую часть судна или левую часть, палубу или трюм. Скорее всего, речь нужно вести о вместимости судна (всей или ее части), полезную, с коммерческой точки зрения, т.е. с точки зрения перевозки. Иначе в ст. 134 КТМ Украины вообще не упоминается о чартере в том смысле, который в него вкладывает ГК Украины.

При разработке и принятии Кодекса торгового мореплавания Украины законодатель разделил рейсовый чартер и фрахтование. В КТМ Украины рейсовый чартер регулируется теми нормами, которые регулируют договоры морской перевозки, а не договоры фрахтования. Исходя из этого можно говорить о том, что законодатель считает рейсовый чартер одним из видов договора морской перевозки, а не фрахтования. Действительно, в договоре морской перевозки и договоре рейсового чартера (особенно, если для перевозки груза нанимается не все судно, а его часть) есть много общего. Фактически и в том и в другом случае целью заключения договора является доставка груза в определенный

порт. Не могу не согласиться с мнением Елены Кравченко, что юридически рейсовый чартер все же является видом фрахтования, а не морской перевозки [14].

В подтверждение этой позиции говорит тот факт, что предметом договора рейсового чартера (так же как и тайм-чартера) является не перевозка груза, а наем судна или его части. Поэтому считаем более целесообразным объединение норм, регулирующих рейсовый чартер и тайм-чартер, в одной главе Кодекса торгового мореплавания Украины.

Следует заметить, что КТМ Украины содержит два определения договоров, в которых сторонами являются фрахтователь и фрахтовщик. Ими признаются лица, которые заключили между собой договор фрахтования. Статьей 133 КТМ определено понятие договора морской перевозки груза, согласно которому перевозчик, или фрахтовщик, обязуется перевезти вверенный ему отправителем груз из порта отправления в порт назначения и выдать его уполномоченному на получение груза лицу (получателю), а отправитель, или фрахтователь, обязуется уплатить за перевозку установленную плату (фрахт). Второе понятие приведено в ст.203 КТМ и говорит, что по договору чартера (фрахтование) судна на определенное время судовладелец обязуется за обусловленную плату (фрахт) предоставить судно фрахтователю для перевозки пассажиров, грузов и для других целей торгового мореплавания на определенное время. Также данная статья предусматривает два отдельных вида договора фрахтования, а именно тайм-чартер, который имеет место в случае, когда судно укомплектовано экипажем, бербут-чартер — судно не укомплектовано экипажем. По нашему мнению, чтобы избежать путаницы с понятиями «фрахтователь» и «фрахтовщик» в этих договорах, надо конкретизировать круг сторон и согласовать между собой ст. 133 и ст.203 КТМ [15].

Проведенный авторами анализ теоретических проблем правового регулирования договора фрахтования (чартера) позволяет сделать следующие выводы:

1. По законодательству Республики Казахстан договор фрахтования (чартера) применяется только на воздушном и морском транспорте. Проведенный анализ норм ГК РК и транспортного законодательства показал несоответствие и неясность в правовом регулировании договора чартера. Транспортные законы смешивают договор фрахтования (чартера) и договор аренды транспортного средства и выходят за пределы их правового регулирования в ГК РК. Таким образом, договор фрахтования (чартера) является смешанным договором, отличается от договора перевозки груза и пассажира особенностями предмета: обязанность фрахтовщика по предоставлению всей или части вместимости транспортного средства означает соответственно размещение грузов на транспорте.

2. Договор фрахтования (чартера) отличается от договора аренды транспортного средства. По договору фрахтования (чартера) фрахтователю не предоставляется право на владение или право на пользование транспортом.

3. Если заключается договор о предоставлении на время арендатору (фрахтователю) всей вместимости или части вместимости транспортного средства с экипажем за плату во временное владение и пользование на один или несколько рейсов для перевозки, то данный договор является договором аренды транспортного средства.

4. Законодатель Украины не дает четкого разделения между договорами чартера и фрахтования, а в случае определения, которое представлено в ГК Украины, соединил их в одно. Поэтому необходимо четко определить место договоров фрахтования и чартера в системе договорных обязательств.

5. Существует понятийная путаница сторон договоров чартера и фрахтования. В обоих случаях это фрахтователь и фрахтовщик, что считаем неверным, необходимо дать четкое определение сторон.

#### Список литературы

1. Бичкова С.С. Цивільне право України. Договірні та недоговірні зобов'язання : [підруч.] / За заг. ред. С.С. Бичкової. — Київ: КНТ, 2006. — 496 с.
2. Брагинский М.И., Витрянский В.В. Договорное право. Кн. 4: Договоры о перевозке, буксировке, транспортной экспедиции и иных услугах в сфере транспорта. — М.: Статут, 2004. — 912 с.
3. Косовская В.А. К вопросу определения понятия договора морской перевозки груза // Транспортное право. — 2004. — № 2. — С. 13–19.
4. Цивільний кодекс України 16.01.2003 № 435-IV // Відомості Верховної Ради. — 2003. — № 40. — Ст. 356.
5. Тихенко Т.Ю. Правовая природа договора фрахтования (чартера) // Вестн. Саратовской гос. академии права. — 2008. — № 1. — С. 103–107.
6. Лукишин И.В. Особенности договорных правоотношений, регулирующих торговое мореплавание // Транспортное право. — 2006. — № 3. — С. 17–22.

- 7 Тулеугалиев Г.И. Избранные труды по транспортному праву / Предисл. М.К. Сулейменова, Е.У. Ихсанова. Сост. М.К. Сулейменов. — Алматы: НИИ частного права КазГЮУ, 2003. — 506 с.
- 8 Пиджаков А.Ю., Аксаментов О.И. Договор фрахтования вместимости воздушного судна (воздушный чартер) // Транспортное право. — 2004. — № 2. — С. 33–38.
- 9 Морозов С.Ю. Транспортное право: учеб. пособие. — М.: Волтерс Клувер, 2010. — 320 с.
- 10 Вавилин Е.В. Аренда транспортных средств / Под ред. З.И. Цыбуленко. — Саратов: Изд-во Саратовской гос. академии права, 2001. — 116 с.
- 11 Калтин А.Г. Договор фрахтования судна (чартер) как институт морского права: теоретические и практические проблемы: дис. ... д-ра юрид. наук: 12.00.03. — М., 1989. — 401 с.
- 12 Бірюков І.А., Заїка Ю.О., Снівак В.М. Цивільне право України. Загальна частина. — Киев: Наук. думка, 2000. — 304 с.
- 13 Чухрай Т. Правова природа договору фрахтування (чартеру) // Актуальні проблеми держави і права. — 2010. — Вип. 53. — С. 339–345. — [ЭП]. Режим доступа: [http://nbuv.gov.ua/UJRN/apdp\\_2010\\_53\\_52](http://nbuv.gov.ua/UJRN/apdp_2010_53_52)
- 14 Кравченко Елена, адвокат, партнер АО «Глобал Адвокат. Пресс-релиз. — Эл. Ресурс. — [ЭП]. Режим доступа: <http://gc.ua/uk/business-news/fraxtuvannya-v-torgovomu-moreplavanni-vidi-fraxtuvannya>
- 15 Кодекс торговельного мореплавства України // Відомості Верховної Ради України. — 1995. — № 47. — Ст. 34.

Е.Н. Ключева, Г.А. Ильясова

### **Қазақстан Республикасы және Украина заңнамалары бойынша кеме жалдау (чартер) шартының ұғымы мен құқықтық табиғаты**

Мақала Қазақстан Республикасы мен Украина Азаматтық кодекстерімен реттелген көліктік шарттар жүйесіндегі кеме жалдау (чартер) шартының ұғымы мен құқықтық табиғатын зерттеуге арналған. Кеме жалдау шартын құқықтық реттеудің теориялық мәселелеріне, аталған шарттың тасымалдау шартымен арақатынасы және түрлеріне талдау жүргізілген. Авторлармен чартер шартын құқықтық реттейтін Қазақстан мен Украинаның ұлттық азаматтық және көліктік заңнамаларына салыстырмалы талдау жасалған, соның негізінде заңнамаларды жетілдіруге бағытталған ұсыныстар әзірленген.

E.N. Klyueva, G.A. Ilyassova

### **The concept and legal nature of affreightment contract (charter) under the the Republic of Kazakhstan and Ukraine legislation**

This article is devoted to research of the concept and the legal nature of the affreightment contract (charter) in the system of transport agreements settled by civil codes of the Republic of Kazakhstan and Ukraine. The analysis of theoretical problems of legal regulation of affreightment contract (charter), about its ratio with the transportation agreement and its types is carried out in the article. Authors have carried out the comparative and legal analysis of the national civil and transport legislation of Kazakhstan and Ukraine, regulating of the affreightment contract (charter) and on it the offers directed to enhancement of the legislation are developed.

#### References

- 1 Bichkova S.S. *The civil law of Ukraine. The contractual and noncontractual obligations*, under the edition Bichkova S.S., Kiev: KNT, 2006.
- 2 Braginsky M.I., Vitryansky V.V. *Contract law. Book 4: Agreements on transportation, towage, transport expedition and other services in the sphere of transport*, Moscow: Statute, 2004, 912 p.
- 3 Kosovskaya V.A. *Transport law*, 2004, 2, p. 13–19.
- 4 *Journal of Verkhovna Rada*, 2003, 40, Art. 356.
- 5 Tikhenko T.Yu. *Newsletter n of the Saratov state academy of the law*, 2008, 1, p. 103–107.
- 6 Lukshin I.V. *Transport law*, 2006, 3, p. 17–22.
- 7 Tuleugaliyev G.I. *Selectas on a transport law* / M.K. Suleymenov, E.U. Ikhsanov. Drafter. M.K. Suleymenov, Almaty: Scientific research institute of private law of KazSLU, 2003, 506 p.
- 8 Pidzhakov A.Yu., Aksamentov O.I. *Transport law*, 2004, 2, p. 33–38.
- 9 Morozov S.Yu. *Transport law: education guidance*, Moscow: Volters Kluver, 2010, 320 p.
- 10 Vavilin E.V. *Lease of vehicles*, under the editorship of Z.I. Tsybulenko, Saratov: Publishing house of the Saratov state academy of the law, 2001, 116 p.

- 11 Kalpin A.G. *The charter-party (charter) as institution of sea law: theoretical and practical problems*. Dis. ... doctor. of law. sciences: 12.00.03, Moscow, 1989, 401 p.
- 12 Biryukov I.A., Zaika Yu.O., Spivak V.M. *The civil law of Ukraine. Zagalna chastina*, Kiev: Naukova dumka, 2000, 304 p.
- 13 Chukhrai T. *Actual problems of state and law*, 2010, 53, 3. 339–345, [ER]. Access mode: [http://nbuv.gov.ua/UJRN/apdp\\_2010\\_53\\_52](http://nbuv.gov.ua/UJRN/apdp_2010_53_52)
- 14 Kravchenko Yelena. *Lawyer, partner JC «Global lawyer»*. Press release, [ER]. Access mode: <http://gc.ua/uk/business-news/fraxtuvannya-v-torgovomu-moreplavanni-vidi-fraxtuvannya>
- 15 *Journal of Verkhovna Rada of Ukraine*, 1995, 47, Art. 34.

Репозиторий КарГУ