

УДК 343.22

А.Р. Пурге

Владивостокский государственный университет экономики и сервиса
Владивосток. Россия

Правовая характеристика договора фрахтования судна

Рост объемов международной торговли, которым характеризуется мировое экономическое развитие за последние 100 лет, повлек не только рост числа необходимых для этого транспортных средств морских и речных судов, не только их укрупнение и модернизацию, но и появление принципиально новых транспортных средств – грузовой авиации, в которой появляются все новые и новые типы и виды воздушных судов. Крупнотоннажные перевозки, которые на дальние дистанции могут быть обеспечены только морскими и воздушными судами, превращают морские и воздушные транспортные средства во все более повседневные объекты гражданского оборота. С другой стороны, размеры, ценность и техническая сложность этих объектов гражданских прав обуславливает в практической юридической деятельности особое внимание к сделкам с ними.

Ключевые слова и словосочетания: судно, морское судно, судовладелец, фрахтовщик, фрахтователь, грузоотправитель, грузополучатель, вместимость судна, договор фрахтования, договор фрахтования судна, договор перевозки, существенные условия договора фрахтования судна, предмет договора фрахтования судна, обязательства из договора фрахтования судна, исполнение обязательств из договора фрахтования судна.

A.R. Purge

Vladivostok State University of Economics and Service
Vladivostok. Russia

Legal characteristics of the charter party

The growth of international trade, which is characterized by world economic development over the past 100 years, has led not only to an increase in the number of transport and marine vessels needed for this, not only their enlargement and modernization, but also the emergence of radically new vehicles - cargo aviation, in which there are more and more types and types of aircraft. Large-tonnage transportation, which for long distances can be provided only by sea and aircraft, turns sea and air vehicles into increasingly everyday objects of civil traffic. On the other hand, the size, value and technical complexity of these objects of civil rights – predetermine in practical legal activities special attention to transactions with them.

Keywords: ship, ship, shipowner, freighter, charterer, consignor, consignee, vessel capacity, chartering contract, chartering contract of the vessel, contract of carriage, essential terms of the chartering contract, subject of the charter party, discharge of obligations from a charter party.

Особое значение среди сделок с морскими и воздушными судами приобретают договоры перевозки, поскольку именно гражданская перевозка остается основной функцией морского и воздушного транспорта. Российское гражданское законодательство в гл. 40 ГК РФ закрепило лишь наиболее общие правила договора перевозки (фрахта) морского (речного) и воздушного судов, тогда как детальные правила в отношении каждой из вида перевозок (морская, внутренним водным

Пурге Анна Роландовна – доцент кафедры гражданско-правовых дисциплин Института права; e-mail: a.purge@mail.ru.

транспортом, воздушная) распределены по соответствующим отраслевым кодексам. Таким образом, нехарактерная для российского гражданского права сложность и разветвленность (дифференцированность) источников правового регулирования договора фрахтования в зависимости от вида транспорта лишь актуализирует вопрос о фрахтовании судов. Более того, особо выделяются такие подвиды договора фрахта, как фрахтование грузового судна и фрахтование судна для перевозки пассажиров и багажа, что также усложняет рассматриваемую группу договоров.

Помимо традиционной сферы морского транспорта этот договор стал активно применяться при перевозках туристов воздушным транспортом. Таким образом, с недавнего времени эта конструкция распространяется в отношениях не только предпринимательских, но и потребительских.

Статистика показывает расширение сферы действия фрахтовой конструкции: ныне она применяется даже на железнодорожном и автомобильном транспорте, не говоря о росте воздушных фрахтовых перевозок. На суждение о расширении сферы действия фрахтования не влияют ни общемировой экономической кризис, ни падение морского торгового оборота, поскольку анализ соотношения фрахтовой перевозки и обычной перевозки указывает на тенденцию роста последней именно в соотношении общего объема перевозок. Удобство этой конструкции привело к ее распространению и в практике логистических организаций. В то же время ГК РФ содержит единственную статью, в которой закреплено лишь понятие фрахта, и, что особенно показательное, это понятие не корреспондирует ни одному из тех, которые были позже приведены в транспортном законодательстве (скорее, речь идет о противоречии данных понятий) – Воздушном кодексе РФ и КВВТ РФ. В то же время положительным представляется регулирование фрахта, закрепленное в железнодорожном и транспортном законодательстве. Тем не менее, наиболее разработанной конструкция данного договора выглядит именно в морском праве, где существует, как уже описывалось, множество проформ фрахтовых договоров, устоялась арбитражная (третейская) практика и сформировалась правовая доктрина.

Еще одна особенность морского фрахтования состоит в том, что 80% территории Мирового океана не принадлежит никакому государству, что существенно расширяет на этой территории действие морских обычаев, применимых в том числе и к фрахтованию.

Существование фрахта как разновидности договора перевозки вызвано особенностями предмета этого договора – местом или объемом судна. В романо-германской правовой семье такой предмет сам по себе, в отличие от англо-американской правовой семьи (откуда и пришел фрахт), крайне сложно признать самостоятельной ценностью. Поэтому неизбежно возникают проблемы определения содержания понятий (и категориального аппарата этого договора в целом), а также этого предмета для морских судов и судов внутреннего водного транспорта, с одной стороны, и воздушных судов – с другой. В целом, специалисты указывают на отсутствие полностью урегулированной юридической конструкции договора фрахта в российском праве – несмотря на существование соответствующего института в гл. 40 ГК РФ [1].

Английское (и довлеющее на все внутринациональное европейское законодательство) разделение фрахтования на два вида (рейсовое и на время) получило

отражение и в Кодексе торгового мореплавания в России. Первая форма фрахтования – фрахтование на определенную дистанцию, т.е. на рейс. Рейс может быть в один конец (в том числе рейс на дистанцию «по кругу» – круговой рейс), их может быть несколько в одну сторону или в том направлении, в которому он будет заказан (рейс по контракту). Вторая форма фрахтования по английскому праву – рейсы не на определенную дистанцию, а на определенное время, что и обуславливает добавление к слову charter (рейс) – слова time (время). Однако современный тайм-чартер ныне не охватывает еще два вида чартера: димайз-чартер и бербоут-чартер (хотя с позиций континентального права достаточно, наверно, деления его на тайм-чартер – перевозку и бербоут-чартер – аренду).

В литературе к числу основных особенностей дистанционного (рейсового) фрахтования относится возможность судовладельца полностью контролировать деятельность судна. Однако контроль над судном обуславливает и обязанность владельца судна нести расходы по его эксплуатации и, главное, все риски плавания. В то же время всю деятельность в отношении груза (сепарирование, стивидорная деятельность и иные виды необходимых операций с грузом) оплачивает (отдельно) фрахтователь. В практике торгового мореплавания существует множество профессиональных стандартных вариантов договорных конструкций фрахтования, именуемых проформами. В них отражены все вариации условий договора фрахтования: по объему взятых на себя сторонами обязательств, по сроку действия фрахта, по числу охватываемых договором фрахта судов и даже по числу и длительности промежуточных остановок судна в том или ином порту.

Напротив, тайм-чартер, т.е. фрахт не на определенный путь и объем трюмов судна, а на время, усложняет взаимоотношения сторон, поскольку контроль над судном распределяется между фрахтовщиком (судовладельцем) и фрахтователем. Последний получает значительно больше операционных возможностей над судном (в частности, одна из основных операционных возможностей – определение направления движения судна – переходит, хотя и в ограниченных пределах, к фрахтователю). Однако переход права решать, по какому маршруту двинется судно, перелагает на фрахтователя одновременно и все риски последствий такого решения, хотя бы и случайных. При такой конструкции фрахтователь обязан оплатить все расходы на судно (именуемые эксплуатационными расходами), которые понесет судовладелец сверх своих обычных расходов по содержанию судна (именуются переменной частью эксплуатационных расходов).

Еще большие расходы (при английской системе фрахтования) должен понести фрахтователь в случае приобретения судна в бербоут-чартер: помимо оплаты корабля и команды фрахтователь уже в качестве судовладельца несет все эксплуатационные расходы и риски.

Таким образом, английская конструкция перевозки/найма судна разделяется на два вида, в зависимости от того, как видит фрахтователь свою предстоящую деятельность с зафрахтованным судном: в одном случае судно фрахтуется только на определенный маршрут (рейс), во втором случае – на определенное время.

В силу детальной разработки и длительного опыта применения этих конструкций они получили распространение и «континентальную» трансформацию

в Европе, в т.ч. и в отечественном праве. Впервые в России эти правила появились в КТМ 1929 г. [2], еще не будучи адаптированы к континентальному праву, за что подвергались критике. Разделение английских конструкций на морскую перевозку и аренду произошло лишь в КТМ СССР 1968 г. [3]. В свою очередь, последующее развитие гражданского законодательства в России позволило разделить аренду судна в КТМ РФ 1999 г. на аренду судна с экипажем (тайм-чартер) и без него (бербоут-чартер) [4]. Что же касается чартера – он был определен как морская перевозка.

Таким образом, английское фрахтование судна «на рейс» (по определенному маршруту) и «на время» в континентальном праве было преобразовано в конструкции перевозки и аренды.

Основная, берущая свое начало из англо-американского права особенность рассматриваемого договора – его дуалистический предмет. С одной стороны, законодатель ясно указывает на вменяемость судна (объект гражданских прав, с романо-германских позиций крайне неопределенный) как предмет договора фрахтования. С другой стороны, само местоположение рассматриваемого договора (в главе ГК РФ, регулирующей перевозку) указывает на услугу перевозки как конечную правовую цель отношений сторон. Соответственно, главным интересом фрахтователя выступает именно эта услуга перевозки (груза или пассажира), а не «вменяемость».

Согласно ч. 2 ст. 787 ГК РФ порядок заключения договора фрахтования, а также форма указанного договора устанавливаются транспортными уставами и кодексами. Это означает, что данный договор в части порядка своего заключения и формы регулируется транспортным законодательством. Кроме того, транспортным законодательством регулируются не только порядок и форма заключения договора фрахтования: как предшествующие, так и последующие правила гл. 40 ГК РФ, касающиеся того или иного условия договора перевозки, постоянно делают отсылки на транспортное законодательство.

В то же время, несмотря на значительное число отсылок, закрепленных в гл. 40 ГК РФ, ни в одной из них нет указания на то, что само понятие этого договора может отличаться от его определения, закрепленного в ч. 1 ст. 787 ГК РФ. Закрепление таких понятий договора фрахтования противоречит требованиям единства гражданского законодательства и его соответствия ГК РФ, закрепленным в ч. 2 п. 2 ст. 3 ГК РФ. Более того, специально оговаривается (п. 2.1 ст. 3 ГК РФ), что такие изменения могут быть внесены только отдельными и специальными законами, что подчеркивает роль ГК РФ как «закона законов».

Однако транспортное законодательство создало свои определения договора фрахтования. Эти определения присутствуют практически в каждом отраслевом транспортном законе: Кодексе торгового мореплавания (далее – КТМ РФ), Воздушном кодексе (далее – ВК РФ), Кодексе внутреннего водного транспорта, а также в Уставе автомобильного транспорта и городского наземного транспорта РФ (далее – УАТиГНТ РФ) и даже в практике фрахтования вагонов и целых железнодорожных составов. Таким образом, у понятия договора фрахтования оказалось множество определений в различных транспортных кодексах, несмотря на ясное указание ГК РФ о том, что это понятие может быть закреплено только в этом федеральном

законе, т.е. только в самом ГК РФ, а в транспортном законодательстве регулируется лишь порядок его заключения.

В соответствии со ст. 104 ВК РФ [5] по договору фрахтования воздушного судна (воздушному чартеру) одна сторона (фрахтовщик) обязуется предоставить другой стороне (фрахтователю) за плату для выполнения одного или нескольких рейсов одно или несколько воздушных судов либо часть воздушного судна для воздушной перевозки пассажиров, багажа, грузов или почты. Интересно, что, вопреки приведенной выше норме ч. 2 ст. 787 ГК РФ, в ВК РФ отсутствуют правила о порядке заключения воздушного чартера и его форме. Таким образом, ст. 104 ВК РФ нарушает требования ГК РФ дважды: во-первых, устанавливает понятие договора фрахтования воздушного судна вопреки понятию, данному в ст. 787 ГК РФ и, во-вторых, оставляет без специального регулирования порядок и форму заключения договора воздушного чартера, что прямо было предписано ст. 787 ГК РФ.

Неудивительно, что определение воздушного чартера ст. 104 ВК РФ, грешит массой ошибок, в первую очередь – смешением договоров фрахтования воздушного судна и его аренды [6, с. 518]. Это вытекает из текста ст. 104 ВК РФ, обязывающей фрахтовщика предоставить фрахтователю судно или несколько судов (а не вместимость или часть вместимости этих судов), что является признаком аренды, а не фрахтовой перевозки. Следует отметить, что ст. 134 гл. IX «Чартер» ВК СССР содержала значительно более точное положение о том, что фрахтовщик предоставляет фрахтователю вместимость судна (или нескольких судов), а не само судно.

Вторая ошибка: используя понятие «части», необходимо учитывать, что речь должна идти не о части судна (как предмета договора аренды), а о части вместимости судна (как предмета договора найма). Между тем в ст. 104 ВК РФ речь идет именно о части судна (что, разумеется, нелепо, так как невозможно зафрахтовать лишь один из элементов судна). Разумеется, речь должна идти не о части судна, а о части его вместимости. При этом в расчет принимается лишь коммерчески полезная вместимость.

По общему правилу с точки зрения законодательной техники название статьи не имеет никакой регулятивной роли. Однако и его смысл («Договор фрахтования воздушного судна (воздушный чартер)») указывает на воздушное судно как предмет договора фрахтования, а не на его вместимость (что не одно и то же). Думается, правильнее было бы называть его «Договор фрахтования вместимости воздушного судна».

Статья 97 КВВТ, именуемая «Договор перевозки пассажира и договор фрахтования судна» [7], отличается целым рядом неудачных формулировок.

Как видно из названия данной статьи, она называет в порядке линейной последовательности общее понятие (договор перевозки) и один из элементов объема этого понятия (договор фрахтования), что создает ложное впечатление равного уровня этих понятий. Кроме того, повторяется ошибка формулировок ВК, по смыслу которых фрахтуется не вместимость судна, а само судно.

Еще хуже обстоит дело с формулировками определения договора фрахтования судна. Как следует из п. 3 рассматриваемой статьи по договору фрахтования судна

одна сторона (фрагтовщик) обязуется предоставить другой стороне (фрагтователю) за обусловленную плату для выполнения одного или нескольких рейсов определенные помещения судна. Тем самым полностью лишается смысла название данной статьи, так как вместо судна в ее п. 3 называется помещение судна, что не одно и то же.

Однако помещение судна не является предметом договора фрагтования по смыслу ст. 787 ГК РФ прежде всего потому, что помещение (в том числе, помещение судна), если оно не определено (индивидуализировано), не может быть объектом гражданского правоотношения. Более того, даже если попытаться выделить в качестве самостоятельного объекта гражданского правоотношения «помещение судна», то мы придем к совершенно иной природе договора фрагтования, так как предоставление на время «помещения судна» - обязательство по правовой природе арендное, а не перевозочное, поскольку из него явно вытекает обязанность по предоставлению имущества в пользование или во владение и пользование на время.

По мнению некоторых авторов, «в... п. 3 ст. 97 КВВТ воспроизведена норма комментируемой статьи ГК без указания на порядок заключения данного договора и его форму» [8, с. 511]. С таким суждением невозможно согласиться, так как и название ст. 97 КВВТ, и ее п. 3 не воспроизводят, не повторяют и не развивают, а лишь искажают положения ст. 787 ГК РФ. Указанные авторы – не единственные, кто совершил эту ошибку. Так, Б.В. Липавский, называя свою статью «Договор морской перевозки груза с условием предоставления всего судна, части его или определенных судовых помещений (чартер)», собрал все возможные виды ошибок: он говорит и о предоставлении «судна», и о предоставлении «части судна», и о предоставлении «определенных судовых помещений» [9, с. 20], но – не о предоставлении «вместимости судна», что только и составляет предмет договора фрагтования.

Тем самым полностью лишается смысла название данной статьи, поскольку вместо судна в ее п. 3 называется помещение судна, что не одно и то же.

В отличие от вышеназванных транспортных кодексов, КТМ РФ включил правила о порядке заключения договора фрагтования. Однако и в этом транспортном кодексе закреплено определение, отличное от определения ст. 787 ГК РФ и потому также неудачное. Таким образом, ни одно из определений договора фрагтования судна, закрепленное в транспортных кодексах, не может быть принято, да оно и не предусмотрено положениями ст. 787 ГК РФ.

По этой причине представляется целесообразным ст. 104 Воздушного кодекса РФ исключить вместе с ее названием, также противоречащим ГК РФ и общей континентальной конструкции фрагтовой перевозки. Аналогичным образом целесообразно поступить со ст. 97 КВВТ РФ.

Юридическая характеристика договора фрагтования судна определяется следующими критериями: двусторонний, так как в нем присутствуют фрагтовщик (должник по основному обязательству) и фрагтователь; возмездный, так как плата за использование судна (именуемая также фрагтом) предусмотрена в ст. 787 ГК РФ; консенсуальный, поскольку вступает в силу с момента его подписания, а не с момента погрузки товара на судно или предоставления фрагтовщиком судовой вместимости фрагтователю. Этим договор фрагтования судна отличается от

классического договора перевозки, который считается заключенным с момента принятия груза к перевозке, т.е. от реального договора.

В заключение необходимо также указать еще на два обстоятельства.

Во-первых, п. 2 ст. 126 КТМ РФ указывает на право перевозчика отказаться от исполнения договора морской перевозки груза и потребовать возмещения убытков. Однако смысл такого дозволения далеко не очевиден и явно нарушает стабильность договорных отношений. Думается, что потребовать возмещения убытков перевозчик имеет полное право и без отказа от договора фрахтования. Возникает вопрос: для чего перевозчику отказываться от обязательств перевозки, если убытки ему были возмещены, отношения сторон могут быть продолжены без нарушений и обязательство перевозки может быть реализовано? Более того, так как обязательства фрахтовщика считаются выполненными с момента подачи судна к погрузке и предоставлению вместимости судна фрахтователю, а обязательства фрахтователя с момента оплаты фрахта, то и невозможность, например, погрузки вследствие вины или реализации рисков фрахтователя не является его нарушением; следовательно, и фрахтовщик, исходя из ст. 450 ГК РФ, не имеет оснований односторонне расторгнуть договор, кроме того основания, что оно формально предусмотрено КТМ РФ.

Поэтому представляется, что п. 2 ст. 126 КТМ РФ целесообразно изложить в новой редакции, удалив из этого пункта слова «отказаться от исполнения договора морской перевозки груза».

Во-вторых, согласно ст. 132 КТМ РФ размер платы, причитающейся перевозчику за простой судна в течение контрсталийного времени (демередж), определяется соглашением сторон при отсутствии соглашения согласно ставкам, обычно принятым в соответствующем порту. В случае отсутствия таких ставок размер платы за простой судна определяется расходами на содержание судна и его экипажа. Как видно, природа данного вида оплаты – возмещение убытков, в которые не включается неполученная прибыль. Иначе говоря, фрахтовщик вправе требовать от фрахтователя лишь оплату убытков в виде расходов на содержание судна и экипажа, но, даже предположив, что эти убытки полные (а они могут оказаться неполными в силу других обстоятельств, например, просрочки подачи судна другим фрахтователям), следует признать, что фрахтовщик по трудно объяснимым причинам не вправе взыскать с фрахтователя убытки за просрочку погрузки (контрсталийное время) в виде упущенной прибыли. Представляется, что данное правило необходимо изменить, изложив его в иной редакции. В частности, вполне допустимым представляется взыскание упущенной прибыли в случаях вины фрахтователя, а если фрахтователем является субъект предпринимательской деятельности, то во всех случаях, исключая случай непреодолимой силы (как это предполагается общим правилом п. 3 ст. 401 ГК РФ).

-
1. Гражданский кодекс Российской Федерации, часть вторая: федер. закон от 30.11.1994 №51-ФЗ (в ред. от 28.03.2017) [Электронный ресурс] // СПС «Гарант». URL: <http://base.garant.ru/10164072/>
 2. Кодекс торгового мореплавания СССР 1929 г. (утратил силу) // Свод законов СССР. 1929. № 41. Ст. 366.

3. Кодекс торгового мореплавания СССР 1968 г. (утв. Указом Президиума ВС СССР от 17 сентября 1968 г.) (утратил силу) // Ведомости Верховного Совета СССР. 1968. № 39. Ст. 351.
4. Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации: федер. закон от 30.04.1999 № 81-ФЗ (ред. от 07.02.2017) [Электронный ресурс] // СПС «Гарант». URL: <http://base.garant.ru/12115482/>
5. Воздушный кодекс Российской Федерации: федеральный закон от 19.03.1997 № 60-ФЗ (в ред. от 06.07.2016) [Электронный ресурс] // СПС «Гарант». URL: <http://base.garant.ru/10200300/>
6. Брагинский М.И., Витрянский В.В. Договорное право: в 2 кн. Кн. 2: Договоры о передаче имущества. М.: Статут, 2011. 784 с.
7. Кодекс внутреннего водного транспорта РФ: федер. закон от 07.03.2001 № 24-ФЗ (ред. от 03.07.2016) [Электронный ресурс] // СПС «Гарант». URL: <http://base.garant.ru/12122218/>
8. Комментарий к Гражданскому кодексу Российской Федерации: в 2 т. Т. 1. Ч. 1, 2 ГК РФ / под ред. Т.Е. Абовой и А.Ю. Кабалкина. М.: Юрайт, 2011. 928 с.
9. Липавский Б.В. Договор морской перевозки груза с условием предоставления всего судна, части его или определенных судовых помещений (чартер) // Транспортное право. 2004. № 4. С. 19–25.

Транслитерация

1. Grazhdanskii kodeks Rossiiskoi Federatsii, chast' vtoraya: federal'nyi zakon ot 30.11.1994 №51-FZ (v red. ot 28.03.2017) // SPS «Garant». URL: <http://base.garant.ru/10164072/>
2. Kodeks torgovogo moreplavaniya SSSR 1929 g. (utratil silu), *Svod zakonov SSSR*, 1929, No 41, st. 366.
3. Kodeks torgovogo moreplavaniya SSSR 1968 g. (utv. Ukazom Prezidiuma VS SSSR ot 17 sentyabrya 1968 g.) (utratil silu), *Vedomosti Verkhovnogo Soveta SSSR*, 1968, No 39, st. 351.
4. Kodeks torgovogo moreplavaniya Rossiiskoi Federatsii: federal'nyi zakon ot 30.04.1999 № 81-FZ (red. ot 07.02.2017) // SPS «Garant». URL: <http://base.garant.ru/12115482/>
5. Vozdushnyi kodeks Rossiiskoi Federatsii: federal'nyi zakon ot 19.03.1997 № 60-FZ (v red. ot 06.07.2016) // SPS «Garant». URL: <http://base.garant.ru/10200300/>
6. Braginskii M.I., Vitryanskii V.V. Dogovornoe pravo. Kniga vtoraya. Dogovory o peredache imushchestva. M.: Statut, 2011. 784 p.
7. Kodeks vnutrennego vodnogo transporta RF: federal'nyi zakon ot 07.03.2001 № 24-FZ (red. ot 03.07.2016) // SPS «Garant». URL: <http://base.garant.ru/12122218/>
8. Kommentarii k Grazhdanskomu kodeksu Rossiiskoi Federatsii. V 2 tomakh. Tom 1. Chasti 1, 2 GK RF / pod red. T.E. Abovoi i A.Yu. Kabalkina. M.: Yurait, 2011. 928 p.
9. Lipavskii B.V. Dogovor morskoi perevozki gruzha s usloviem predostavleniya vsego sudna, chasti ego ili opredelennykh sudovykh pomeshchenii (charter), *Transportnoe pravo*, 2004, No 4, p. 19–25.

© А.Р. Пурге, 2018.

Для цитирования: Пурге А.Р. Правовая характеристика договора фрахтования судна // Территория новых возможностей. Вестник Владивостокского государственного университета экономики и сервиса. 2018. Т. 10. №3. С. 163–170.

For citation: Purge A.R. Legal characteristics of the charter party, *The Territory of New Opportunities. The Herald of Vladivostok State University of Economics and Service*, 2018, Vol. 10, No 3, pp. 163–170.

DOI dx.doi.org/10.24866/VVSU/2073-3984/2018-3/163-170

Дата поступления: 28.08.2018.