

Володимир Ігорович **ЦЮПРИК**

аспірант, Науково-навчальний інститут права (Київський національний університет імені Тараса Шевченка)

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-4768-3529>

e-mail: volodymyrtsyupryk@gmail.com

ОКРЕМІ ПИТАННЯ ВИЗНАЧЕННЯ ДОГОВОРУ РЕЙСОВОГО ЧАРТЕРУ ЯК ОКРЕМОГО ВИДУ ДОГОВОРУ ЧАРТЕРУ СУДНА

Статтю присвячено аналізу договору рейсового чартеру як різновиду договорів фрахтування. У роботі обґрунтовано підстави вважати договір рейсового чартеру таким, що посвідчує передусім відносини оренди, і що такий документ лише додатково може слугувати доказом наявності договору морського перевезення вантажу. Також визначено відмінні риси рейсового чартеру та проаналізовано судову практику Верховного Суду стосовно розмежування цього договору з відносинами морського перевезення вантажів.

Ключові слова: рейсовий чартер, чартер, фрахтування, господарський договір, морське перевезення, морський транспорт, фрахтівник, фрахтувальник

ВСТУП

Договір рейсового чартеру прямо не передбачено законодавством України, хоча на практиці є всі підстави визначити наявність такого договору. Кодекс торговельного мореплавства України (КТМУ) визначає рейсовий чартер як документ, що є доказом укладення договору морського перевезення вантажу. Проте правова природа рейсового чартеру як договору дає змогу визначити його передусім як вид договору фрахтування суден, у зв'язку з чим розміщення норм про цей договір у положеннях КТМУ потребує дослідження. Враховуючи те, що понад 80 % світових перевезень здійснюється морським транспортом дослідження правової природи рейсового чартеру є актуальним. З позицій практики плутанина між рейсовим чартером та договором морського перевезення вантажу вже призвела до формування судової практики на рівні Верховного Суду у 2024 р. У зв'язку з цим це питання потребує подальшого дослідження на доктринальному рівні.

Правову природу рейсового чартеру як договору та документу на доктринальному рівні у вітчизняній науці здійснювали такі вчені як О.В. Клепікова, Д.А. Рябікін, О.Д. Несімко, Є. Д. Стрельцова, А.О. Колодін та ін. Однак, враховуючи формування нової судової практики та відносну давність уже проведених досліджень, тема є актуальною та потребує подальшого аналітичного опрацювання.

МЕТОДИ ДОСЛІДЖЕННЯ

У дослідженні застосовано методи формально-юридичного аналізу для встановлення відповідності рейсового чартеру законодавчим визначенням договору. Порівняльно-правовий метод застосовано для аналізу підходів до визначення правової природи чартерів у законодавстві України, міжнародних договорах, а також правових системах інших країн (зокрема Данії). Системно-структурний підхід дав змогу виділити суттєві ознаки договору рейсового чартеру та співвіднести їх із характеристиками інших видів чартерів, таких як тайм-чартер та бербоут-чартер. Метод доктринального аналізу забезпечив узагальнення наукових підходів та формування обґрунтованих висновків про необхідність законодавчого розмежування понять чартеру та договору морського перевезення вантажів.

МЕТА роботи – з'ясування правової природи рейсового чартеру та дослідження доцільності розглядати його як різновид договору чартеру, а не договору морського перевезення вантажу.

РЕЗУЛЬТАТИ

Ст. 203 КТМУ визначає лише два види договору чартеру судна: тайм-чартер (зобов'язання оплатно на певний час надати судно з екіпажем) та бербоут-чартер (судно без екіпажу). Проте КТМУ містить положення і про інші види чартеру, зокрема, рейсовий чартер в розділі про договори морського перевезення. Так, у п. 1 ч. 1 ст. 134 КТМУ визначено, що документами, які підтверджують наявність і зміст договору морського перевезення вантажу, є, зокрема, рейсовий чартер – якщо договір передбачає умову надання для перевезення всього судна, його частини або окремих судових приміщень [1]. Тобто КТМУ визначає рейсовий чартер передусім як документ, що підтверджує наявність договору морського перевезення вантажу. В цій же нормі надано визначальну ознаку рейсового чартеру – умова про надання судна або його частини.

Надалі ст. 136 КТМУ «Реквізити рейсового чартеру» вказує, що рейсовий чартер підписується фрахтівником (перевізником) і фрахтувальником або їх уповноваженими представниками [1], коли у ч. 2 ст. 133 КТМУ визначено, що фрахтувальником і фрахтівником визнаються особи, що уклали між собою договір фрахтування судна (чартер) [1]. З цього зрозуміло, що наявність у відносинах фрахтівника та фрахтувальника є ознакою наявності договору чартеру, а обов'язковим реквізитом рейсового чартеру є наявність того ж таки фрахтівника. Цим КТМУ фактично дає зрозуміти, що рейсовий чартер є договором чартеру (фрахтування), адже його стороною є фрахтівник, а предметом – надання судна чи його частини в користування.

Як зазначає О.Д. Несімко, для відмежування договору чартеру від інших договорів, що застосовуються у практиці торговельного мореплавства, зокрема від договору тайм-чартеру, за яким судно фрахтується на певний час, його називають «рейсовий чартер».

Враховуючи те, що специфіка судна і його експлуатації у морі не дає змоги обмежитися коротким вик-

ладом основних умов договору, сторони змушені детально регламентувати багато нюансів. Підсумком тривалих розроблень у цій сфері стало створення т.зв. типових чартерних проформ, розроблених, рекомендованих чи схвалених такими авторитетними організаціями, як Балтійська і Міжнародна морська конференції (БіМКО), Британська палата судноплавства тощо. Сьогодні відомо понад 400 чартерних проформ. Є проформи для чартерів, що призначено для перевезення вугілля, коксу, зерна, рису, арахісу, солі, фруктів та добрив. Для деяких вантажів розроблено кілька чартерів залежно від напрямків вантажопотоків. Перевезення вантажів, для яких немає спеціальних проформ, як правило, здійснюються на основі чартеру «Дженкон», рекомендованого БіМКО [8]. Це вказує на поширеність окремого договору рейсового чартеру в діловій практиці морських вантажних перевезень.

Крім цього, договір рейсового чартеру має й інші особливості, серед яких в науці виділяють такі. По-перше, під час укладення договору чартеру фрахтувальник та фрахтівник обирають порти завантаження і відвантаження на власний розсуд, коли у морських перевезеннях ці пункти мають бути обов'язково наперед визначено. В усіх випадках, коли порт завантаження чи відвантаження остаточно не визначено, у договорі чартеру вказується, в який термін фрахтувальник зобов'язаний повідомити фрахтівнику про вибір порту завантаження чи відвантаження. По-друге, у чартерних перевезеннях термін подачі судна в порт завантаження встановлюється за згодою сторін або у вигляді твердої дати, яку називають датою канцелінгу, або у вигляді періоду часу, тривалість якого визначається двома датами – початковою (лейдейс) та кінцевою (канцелінг). По-третє, у чартерних перевезеннях капітан судна зобов'язаний направити нотис про готовність судна до завантаження чи розвантаження, тоді як у багатьох стандартних формах лінійних коносаментів зазначено, що завантаження і розвантаження судна можуть розпочатися без подачі нотису (коносаменти «Конлайнбілл», «Ханза Лайн» тощо). По-четверте, особливість договору чартеру полягає у порядку розміщення вантажу на судні. Фрахтівник зобов'язаний надати для розміщення вантажу усі чи деякі вантажні приміщення судна або відвести для цього певну частину судна. Отже, вибір вантажних приміщень судна чи надання його частини здійснюється за згодою сторін, що фіксується у договорі [8] тощо. Отже, договір рейсового чартеру має свої особливі ознаки, що дають змогу його розглядати як окремий договір.

Визначення рейсового чартеру як доказу договору морського перевезення вантажу та його регулювання главою КТМУ про морські перевезення вносить неясність у питання правової природи договору рейсового чартеру. Згадка про рейсовий чартер лише в Розд. V КТМУ «Морські перевезення» зумовлює позицію деяких вчених про те, що рейсовий чартер є видом договору морського перевезення. Зокрема, подібну позицію займає науковець Д.А. Рябікін, зазначаючи, що однією із форм договору міжнародного морського перевезення вантажів є чартер. Чартер можна визначити як договірну форму морських перевезень вантажів у нерегулярному (трамповому) судноплавстві. У законодавстві та літературі чартер часто називають договором фрахтування [9].

На думку О.В. Клепикової, чартер не може перехо-

дити у договір морського перевезення вантажу, оскільки його предметом є використання судна, а не здійснення перевезення. Такий перехід передбачає заміну різних зобов'язань, а це все рівно, що поєднувати зобов'язання за договором підряду і купівлі-продажу, і водночас стверджувати, що зобов'язання за договором підряду автоматично переходять у зобов'язання за договором купівлі-продажу і наприкінці складають предмет одного договору – купівлі-продажу [2, с. 104]. На користь такої позиції свідчить навіть визначення рейсового чартеру, яке надає Кембриджський словник англійської мови, визначаючи рейсовий чартер (анг. voyage charter) як ситуацію, в якій судно або літак орендується для конкретної подорожі або декількох подорожей [3]. Також цей словник наводить більше 10 різних визначень рейсового чартеру і всі вони зводяться до того, що рейсовий чартер передбачає саме оренду, а деякі навіть чітко визначають рейсовий чартер різновидом договору фрахтування поряд з бербоут- та тайм-чартером. Враховуючи, що слово чартер має англійське походження, на нашу думку, таке визначення цього терміну мовою його походження має суттєве значення для його розуміння саме як договору оренди судна чи його частини, а не послуг перевезення, яким є, зокрема, договір морського перевезення вантажу.

Оскільки за своїм первісним змістом (буквальним значенням) поняття чартер перекладається як оренда судна, інше розуміння цього терміну спотворює первісне значення цього слова. До того ж таке ототожнення ще й не відповідатиме розумінню договорів чартеру та морського перевезення вантажу як різних явищ у міжнародних актах, зокрема, таких як Гаазько-Вісбійські правила 1968 р. (Міжнародна конвенція про уніфікацію деяких правил стосовно коносаментів, підписана в Гаазі 1924 р. з Протоколом про зміну Міжнародної конвенції про уніфікацію деяких правил стосовно коносаментів 1924 р., прийнятим у Вісбі 1968 р.) [13]. Так, у ст. 1 визначено застосування цих Правил до договорів морського перевезення вантажу, коли у ст. 5 цих Правил зазначено, що положення цих Правил не застосовуються до договорів чартеру [13].

Касаційний господарський суд у складі Верховного Суду у Постановах у справі № 915/436/23 від 03.04.2024 [4] та у справі № 915/458/23 від 19.03.2024 [5] зробив висновок, що чартером є договір між судовласником і фрахтувальником про оренду судна або його частини на певний рейс або термін. Враховуючи, що рейсовий чартер так само повинен містити умову про надання судна чи його частини в користування, що фактично і є орендою судна та його частини, на нашу думку, цього достатньо, щоб визнати рейсовий чартер окремим видом договору чартеру. Варто додати, що на практиці давно відомий договір рейсового чартеру як різновид саме договорів чартеру суден на певний час, що передбачає оренду судна або частини судових приміщень для перевезення конкретного вантажу за попередньо погодженим маршрутом [6, 7].

Цікаво, що в тих же Постановах [4, 5] Верховний Суд чомусь значив таке: «Враховувавши вказані вище норми матеріального права, господарські суди попередніх інстанцій дійшли висновку, що Кодексом торговельного мореплавства України передбачено укладення відмінних між собою договорів, зокрема, ст. 133 цього

Кодексу регламентовано укладення договорів морського перевезення (чартеру), а ст. 203 цього Кодексу визначена можливість укладення договорів фрахтування судна на термін з екіпажем (тайм-чартер) та фрахтування судна без екіпажу (бербоут-чартер).» Не виключено, що таке згадування чартеру в дужках навпроти договору перевезення, а не фрахтування, є опискою, адже сам висновок Верховного Суду вказує на різну правову природу перевезення з Розділу КТМУ «Морські перевезення» та договорів чартеру суден на певний час з Розділу КТМУ «Фрахтування суден», коли у своїй основі містить прямо протилежний ототожненню чартеру та перевезення висновок. Проте наявність подібної описки є додатковим свідченням необхідності законодавчого відокремлення чартеру від договору морського перевезення вантажу у Главі КТМУ, щоб уникнути подібної плутанини між договором морського перевезення вантажу та чартерами, що завжди посвідчуватимуть передусім саме орендні відносини.

Варто також звернути увагу на те, що позивач у справах № 915/436/23 та № 915/458/23 посилався на ст. 912 Цивільного кодексу України (ЦКУ), яка має назву «Договір чартеру (фрахтування)» й міститься в Гл. 64 ЦКУ під назвою «Перевезення». Тобто відповідна «плутанина» правової природи чартеру та перевезення створена не лише присутністю чартерів у розділі КТМУ про перевезення, а й аналогічним включенням чартеру в главу з перевезень в ЦКУ. Зі змісту ст. 912 ЦКУ зрозуміло, що чартер є різновидом оренди транспортного засобу або його частини, а саме за договором чартеру (фрахтування) одна сторона (фрахтівник) зобов'язується надати другій стороні (фрахтувальникові) за плату всю або частину місткості в одному чи кількох транспортних засобах на один або кілька рейсів для перевезення вантажу, пасажирів, багажу, пошти або з іншою метою, якщо це не суперечить закону та іншим нормативно-правовим актам [10]. Тобто предметом договору чартеру за ЦКУ є «місткість» (вся чи її частина) у транспортному засобі, що може використовуватися як для цілей перевезення, так і для інших не заборонених законом цілей.

Отже, сама конструкція ст. 912 ЦКУ дає зрозуміти, що договір чартеру не обов'язково міститиме умови, пов'язані з перевезеннями. Водночас умова отримання за плату в користування місткості у транспортному засобі є обов'язковою умовою для того, щоб вважати певний правочин договором фрахтування. Надання певного об'єкта чи його частини за плату у користування є найомом речі (орендою), тому зміст ст. 912 ЦКУ лише підтверджує орендну природу чартеру, що вступає в конфлікт з логікою розміщення цієї статті у главі про перевезення. В будь-якому разі сам собою факт розташування цієї норми в певній главі не є визначальним для розуміння природи договору, на відміну від самого змісту норми, що пояснює те, чому Верховний Суд у Постановках у справі № 915/436/23 та у справі № 915/458/23 [4, 5] відхилив підхід позивача до розуміння договору рейсового чартеру як договору перевезення, і констатував відображення чартером саме відносин оренди (найму).

Додатковим аргументом на користь визначення договору рейсового чартеру як виду саме договорів фрахтування суден є, зокрема, підхід, висвітлений у Законі про торговельне мореплавство Данії. Так, цей Закон виз-

начає зміст рейсового у Розділі про чартери у ст. 321 поруч з частковими та тайм-чартерами. Згідно з цією нормою рейсовий чартер – це чартер, в якому фрахт за договором розраховується за один рейс [11, с. 41]. На таку позицію законодавства Данії варто зважати й Україні, оскільки саме компанія Maersk з Данії є провідною компанією морських перевезень, станом на 2024 р. контролюючи 16,6% світового ринку морських контейнерних перевезень [12].

У зв'язку з цим нелогічним видається рішення законодавця помістити норми про рейсовий чартер до Розд. V КТМУ «Морські перевезення», коли є окремий Розд. VI КТМУ «Фрахтування суден», що може бути підставою для обґрунтованого висновку про необхідність перенесення норм про рейсовий чартер до Розд. VI КТМУ «Фрахтування суден». Проте повне виключення норм про фрахтування з Глави про договір морського перевезення вантажу може бути недоцільним. Так, рейсовий чартер як документ, на відміну від тайм-чартеру чи бербоут-чартеру, зосереджено не лише на наданні судна у користування, а й на організації переміщення судном конкретного вантажу на орендованому судні (його частині) між визначеними портами. Ця особливість дає змогу розглядати рейсовий чартер як підтвердження наявності відносин морського перевезення вантажу, оскільки в його межах сторони домовляються не лише про надання судна, а й про зобов'язання перевізника доставити вантаж у пункт призначення, а відправника – сплатити фрахт.

Водночас це не означає, що сам рейсовий чартер є договором морського перевезення, адже рейсовим чартером і як документом і як договором має передбачатися саме оренда судна чи його частини, а орендні відносини не є та не може бути ототожнено з морським перевезенням, про що зазначив Верховний Суд у Постановках у справі № 915/436/23 та у справі № 915/458/23. Через це у частині зобов'язань перевізника перевезти товар, а відправника його надати, рейсовий чартер може свідчити про наявність договору морського перевезення вантажу, хоча сам собою завжди міститиме елемент оренди. Втрата ж цього елемента «оренди» означатиме, що перед нами зовсім інший документ, а не рейсовий чартер, адже саме «надання судна у користування» є основною кваліфікуючою ознакою «рейсового чартеру» з-поміж інших документів, що можуть бути доказами договору морського перевезення вантажу згідно зі ст. 134 КТМУ.

Так само абсолютне виключення згадки рейсового чартеру з положень про морські перевезення не відповідатиме міжнародним договорам. Зокрема, Гаазько-Вісбійські Правила у ст. 1 визначають, що поняття «договір перевезення» застосовується лише до договорів перевезення, що регулюються коносаментом або іншим подібним товаророзпорядчим документом, якщо такий документ стосується перевезення вантажів водним транспортом, включаючи будь-який коносамент або інший подібний документ, виданий згідно з чартером або на виконання чартерної угоди, з моменту, коли такий коносамент або інший подібний товаророзпорядчий документ регулює відносини між перевізником та утримувачем такого документу [13]. Тобто ці Правила передбачають можливість чартеру бути доказом договору перевезення, так само як і допускають, що договором чар-

теру можуть бути передбачені відносини, що за своїм змістом підпадатимуть під «договір перевезення». Водночас Гаазько-Вісбійські Правила не ототожнюють «договір перевезення» з «договором чартеру», що можна зрозуміти зі змісту ст. 5 цих Правил, де зазначено, що положення цих Правил не застосовуються до договорів чартеру, але якщо коносаменти видаються на судно за договором чартеру, вони повинні відповідати умовам цих Правил [13]. Тому виключення згадки «рейсового чартеру» зі ст. 134 КТМУ не відповідало б, серед іншого, цьому міжнародному договору.

ВИСНОВКИ

Отже, враховуючи правову природу рейсового чар-

Список використаних джерел

1. Кодекс торговельного мореплавства України: Закон України від 23 трав. 1995 р. № 176/95-ВР. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/176/95-вр#Text>
2. Клепикова О.В. Правове регулювання перевезень вантажів морським транспортом: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.04. Київ, 2003. 215 с.
3. Voyage charter. Cambridge Dictionary. URL: <https://dictionary.cambridge.org/dictionary/english/voyage-charter>
4. Постанова Касаційного господарського суду у складі Верховного Суду від 03.04.2024 у справі № 915/436/23. Єдиний державний реєстр судових рішень. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/118220802>
5. Постанова Касаційного господарського суду у складі Верховного Суду від 19.03.2024 у справі № 915/458/23. Єдиний державний реєстр судових рішень. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/117879913>
6. Платонов С., Христич Д., Здіорук Я. Договори фрахтування (чартери) та їх види. *Fortior Law*. 2022. URL: <https://fortiorlaw.com/ua/news/dohovory-frakhtuvannia-chartery-ta-ikh-vydy/>
7. Voyage Charter Agreements: Clauses and Common Issues. Marlin Blue. URL: <https://marlinblue.com/voyage-charter-agreements-clauses-and-common-issues/>
8. Несімко О.Д. Особливості договору морського чартеру. *Вісник Національного університету Львівська політехніка. Юридичні науки*. 2014. № 33. С. 180–186.
9. Рябікін Д.А. Основні особливості договорів міжнародного морського перевезення вантажів. *Наук. вісник Ужгород. нац. ун-ту. Серія: Право*. 2013. Вип. 22. С. 216–219. URL: <https://dspace.uzhnu.edu.ua/jspui/handle/lib/1296>
10. Цивільний кодекс України: Закон України від 16 січня 2003 р. № 435-IV. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/435-15#Text>
11. The Danish Merchant Shipping Act: Act No. 856 of 1 July 2010 / Danish Maritime Authority. URL: <https://www.dma.dk/Media/637740447621424427/Decree%20on%20the%20entry%20into%20force%20for%20the%20Faroe%20Islands%20of%20the%20merchant%20shipping%20act.pdf>
12. ТОП-10 найбільших контейнерних ліній світу за даними Statista (05.08.2020). DSL-ua.com. URL: <https://dsl-ua.com/ua/2020/08/10/top-10-naybilshih-konteynernih-liniy-svitu-statista/>
13. Міжнародна конвенція для уніфікації деяких правил щодо коносаментів від 25 серпня 1924 р. (Гаазькі правила), зі змінами, внесеними Протоколом 1968 р. (Гаазько-Вісбійські правила) та Протоколом 1979 р. URL: <http://www.dutchcivillaw.com/legislation/haguevisbyrules.htm>

References

1. Code of Merchant Shipping of Ukraine. Law No. 176/95-VR(1995, May 23). URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/176/95-вр#Text> (in Ukrainian).
2. Klepikova O.V. Legal regulation of cargo transportation by sea transport: diss. ... PhD in legal sciences: 12.00.04. Kyiv, 2003. 215 p. (in Ukrainian).
3. Voyage charter. Cambridge Dictionary. URL: <https://dictionary.cambridge.org/dictionary/english/voyage-charter>
4. Supreme Court of Ukraine. (2024, April 3). Decision in case No. 915/436/23. Unified State Register of Court Decisions. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/118220802> (in Ukrainian).
5. Supreme Court of Ukraine. (2024, March 19). Decision in case No. 915/458/23. Unified State Register of Court Decisions. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/117879913> (in Ukrainian).
6. Platonov, S., Khrystych, D., & Zdiuruk, Ya. Charter contracts and their types. *Fortior Law*. 2022. URL: <https://fortiorlaw.com/ua/news/dohovory-frakhtuvannia-chartery-ta-ikh-vydy/> (in Ukrainian).
7. Voyage Charter Agreements: Clauses and Common Issues. Marlin Blue. URL: <https://marlinblue.com/voyage-charter-agreements-clauses-and-common-issues/>
8. Nesimko O.D. Features of a maritime charter contract. *Bulletin of Lviv Polytechnic National University. Legal Sciences*. 2014. № 33. pp. 180–186. (in Ukrainian).
9. Riabikin D.A. Main features of international maritime cargo transportation contracts. *Scientific Bulletin of Uzhhorod National University. Law Series*. 2013. Issue 22. pp. 216–219. URL: <https://dspace.uzhnu.edu.ua/jspui/handle/lib/1296> (in Ukrainian).
10. Civil Code of Ukraine. (2003, January 16). Law No. 435-IV. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/435-15#Text> (in Ukrainian).
11. The Danish Merchant Shipping Act: Act No. 856 of 1 July 2010 / Danish Maritime Authority. URL: <https://www.dma.dk/Media/637740447621424427/Decree%20on%20the%20entry%20into%20force%20for%20the%20Faroe%20Islands%20of%20the%20merchant%20shipping%20act.pdf>
12. DSL-ua.com. (2020, August 10). Top 10 largest container lines in the world according to Statista. URL: <https://dsl-ua.com/ua/2020/08/10/top-10-naybilshih-konteynernih-liniy-svitu-statista/> (in Ukrainian).
13. Hague-Visby Rules. (1924/1968/1979). International Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Bills of Lading. URL: <http://www.dutchcivillaw.com/legislation/haguevisbyrules.htm>

теру передусім як договору оренди, вищезазначені положення про рейсовий чартер варто виключити з Розд. V КТМУ та включити їх у Розд. VI КТМУ. Водночас виключення згадки про рейсовий чартер у ст. 134 КТМУ є недоцільним, адже, навіть будучи договором оренди, рейсовий чартер може разом з цим посвідчувати наявність відносин морського перевезення вантажу, що побічно підтверджується у ст. 1 та ст. 5 Правил Гаага-Вісбі. Враховуючи те, що на практиці договір рейсового чартеру вважається різновидом договору чартеру, доцільно б також додати згадку про цей вид чартеру у ст. 203 КТМУ поруч з договорами бербоут та тайм-чартеру.

Volodymyr TSIUPRYK

postgraduate student, Educational and Scientific Institute of Law of Taras Shevchenko National University of Kyiv

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-4768-3529>

e-mail: volodymyrtsiupryk@gmail.com

CERTAIN ISSUES OF DEFINING THE VOYAGE CHARTER AGREEMENT AS A SEPARATE TYPE OF SHIP CHARTER AGREEMENT

Introduction. The paper explores the legal nature of voyage charter agreements in maritime transport. It highlights the peculiarities of this type of charter, focusing on the reasons to consider it as a different agreement to agreements of carriage of goods by the sea.

The purpose of the paper is to analyze the voyage charter as a type of commercial contract in maritime transport and to determine its role within the framework of merchant shipping and maritime law.

Results. The paper provides a detailed analysis of the structure of the voyage charter, emphasizing that the charterer does not act as a party to a carriage contract but enters into a commercial agreement for the use of the vessel's transport capacity. It is argued that the voyage charter regulates a broader range of obligations than a standard carriage contract, including freight terms, loading and unloading responsibilities, demurrage, and dead freight. The author points out that the subject of the voyage charter is the performance of a voyage by the vessel, not the transport of cargo for a consignee. Attention is given to the dual nature of demurrage, the allocation of commercial risk, and the necessity of distinguishing charter agreements from contracts of carriage in legal classification.

Conclusion. The study concludes that a voyage charter must be treated as an independent form of business agreement within maritime commercial law, not as a variety of carriage contract. This distinction has practical implications for liability, regulation, and dispute resolution, and should be reflected in Ukrainian legislation through clearer differentiation and harmonization with international practice.

Keywords: voyage charter, charter, chartering, commercial agreement, sea carriage, maritime transport, shipowner, charterer