

Ольховик Л. А.,
кандидат юридичних наук, доцент,
доцент кафедри цивільного та трудового права
Одеського національного морського університету

Мінковський В. В.,
магістрант
Навчально-наукового морського гуманітарного інституту
Одеського національного морського університету

ФОРМИ ДОГОВОРУ ЛІЗИНГУ МОРЬСЬКОГО СУДНА

FORMS OF THE LEASE AGREEMENT OF THE SEA VESSEL

У статті досліджується договір лізингу морського судна. Розглядаються доктринальні дослідження вчених, а також наукова література. Аналізується сучасне законодавство, яке здійснює правову регламентацію договору лізингу морського судна. Висвітлюється міжнародний досвід використання специфічних форм лізингу оренди морського судна на прикладі Італії, а також здійснюється порівняльний аналіз із Україною.

Ключові слова: лізинг, договір лізингу, договір лізингу морського судна, лізингодавець, лізингоодержувач.

В статье исследуется договор лизинга морского судна. Рассматриваются доктринальные исследования ученых, а также научная литература. Анализируется современное законодательство, осуществляющее правовую регламентацию договора лизинга морского судна. Освещается международный опыт использования специфических форм лизинга аренды морского судна на примере Италии, а также осуществляется сравнительный анализ с Украиной.

Ключевые слова: лизинг, договор лизинга, договор лизинга морского судна, лизингодатель, лизингополучатель.

The article is undertaking a research of maritime leasing agreement. The doctrinal studies of scientists as well as scientific literature are considered. The modern legislation that carries out the legal regulation of a leasing contract of a marine vessel is analyzed. The international experience of using specific forms of leasing of a sea vessel on an example of Italy is highlighted, and also a comparative analysis with Ukrainian situation is conducted.

Key words: leasing, leasing contract, leasing contract of a sea-going vessel, lessor, lessee.

Україна – морська держава, про що свідчать її просторові та геофізичні особливості, місце та роль у глобальній і регіональній системах міжнародних відносин. Вона здобула цей статус завдяки географічному положенню з виходом в океан, довжині морських кордонів і площі водного простору, а також вагомому внеску у вивчення Світового океану та розвиток судноплавства. Однак, незважаючи на це, сьогодні Україна практично втратила первісні позиції морської держави у зв'язку з недосконалістю законодавчої бази, а також недооцінкою ролі держави у демократичних перетвореннях, притаманних переходу до ринкових відносин, і ролі морської політики у процесі підтримки та розвитку економічної могутності держави, зміцнення її міжнародного авторитету [1, с. 3], у зв'язку з чим більшість морських компаній в Україні мають дефіцит фінансових ресурсів і відсутність сучасних морських суден. Втім, слід зазначити, що одним із важливих механізмів вирішення зазначеної проблематики виступає договір лізингу морського судна. У силу цього вважаємо за необхідне дослідити основні аспекти договору лізингу морського судна.

Окремі питання щодо договору лізингу морського судна були предметом дослідження таких видатних вчених, як: В.П. Беглиця, О.О. Ллюхіна, Г.І. Купалова, Н.Ф. Ментух, О.В. Кабатова, Н.М. Внукова, В.В. Лаптева, О.А. Беляневич, В.К. Мамутова, І.О. Решетнік, М.М. Васильєва, Н.М. Белова та ін. Водночас, незва-

жаючи на значну кількість наукових розвідок, присвячених лізингу, недостатня увага приділена саме договору лізингу морського судна в Україні.

Метою роботи є дослідження основних аспектів договору лізингу морського судна в Україні.

Перш, ніж перейти безпосередньо до розгляду основного матеріалу, слід зазначити, що лізинг – багатоаспектне та багатогранне поняття, категорія з неоднозначним тлумаченням. Суть лізингу досить вдало висловив Аристотель: «Найчастіше багатство полягає у рентабельному використанні власності, а не у володінні нею як такою». Звичайно, Аристотеля не можна розглядати як винахідника «лізингу», але ніхто краще за нього не зміг виразити філософський зміст, що лежить в основі цієї техніки фінансування американського походження, яка отримала значний розвиток у Західній Європі за останні 20 років [2, с. 183]. Будь-яке визначення лізингу є обмеженим і не може врахувати всіх форм прояву цього нового кредитного інструмента. Але є сенс навести таке визначення лізингу Європейської федерації національних асоціацій із лізингу обладнання (Євролізинг): «Лізинг – це договір оренди заводу, промислових товарів, обладнання, нерухомості для використання їх у виробничих цілях, тоді як товари купуються орендодавцем, і він зберігає за собою право власності» [2, с. 184].

Отже, лізинг стає складною триєдиною торгово-фінансово-кредитною операцією, однією з форм

оренди машин і обладнання, одним зі способів фінансування інвестицій і активізації збуту, який засновано на збереженні права власності на товари за орендодавцем. Його застосування пов'язане з «розщепленням» функцій власності, тобто відділенням володіння майном від користування ним [2, с. 183–184]. Лізинг можна розглядати з різних позицій: організаційно-правової, економічної, інвестиційної, інноваційної тощо. Зміст того чи іншого погляду визначається метою формування лізингових відносин. Одні науковці розглядають лізинг як своєрідний спосіб кредитування підприємницької діяльності, інші – цілком ототожнюють його з довготерміновою орендою чи однією з її форм, що зводиться до найманих чи підрядних відносин, треті вважають лізинг завуальованим способом купівлі-продажу засобів виробництва чи права користуватися чужим майном, а четверті інтерпретують лізинг як дії за чужий рахунок, тобто керування чужим майном за дорученням довірителя [3, с. 102].

Основним нормативно-правовим актом, який здійснює правову регламентацію договору лізингу морського судна, є Кодекс торговельного мореплавства України (далі – КТМ України). Цей кодифікований нормативно-правовий акт містить Розділ VI «Фрахтування суден», в якому міститься Глава 2 «Договір лізингу судна», котра визначає основні правові аспекти, а також істотні умови договору лізингу морського судна в Україні. Так, відповідно до ст. 215 КТМ України, за договором лізингу судна власник судна (лізингодавець) зобов'язується передати фрахтувальнику (лізингоодержувачу) судно без екіпажу для використання з метою торговельного мореплавства на визначений термін, після закінчення якого до лізингоодержувача переходить право власності на судно. Лізингоодержувач зобов'язується сплатити лізингову плату, в яку включаються плата за користування судном і його вартість за договором морського лізингу [4].

Також необхідно виділити істотні умови договору лізингу морського судна, до яких (як у випадку із будь-яким цивільно-правовим договором) належать, у силу норм ст. 638 Цивільного кодексу України, умови про предмет договору, умови, що визначені законом як істотні або є необхідними для договорів цього виду, а також усі ті умови, щодо яких за заявою хоча б однієї зі сторін має бути досягнуто згоди. Договір лізингу за своєю правовою природою є консенсуальним договором, тобто вважається укладеним із моменту одержання особою, яка направила пропозицію укласти договір, відповіді про прийняття цієї пропозиції (ч. 1 ст. 640 ЦК України). Іншими словами, договір лізингу вважається укладеним із моменту погодження між його сторонами всіх істотних умов [5, с. 203].

Аналізуючи безпосередньо зміст норм КТМ України, слід виділити такі істотні умови, а саме: по-перше, відповідно до ст. 216, договір лізингу повинен бути укладений у письмовій формі; по-друге, за ст. 217, у договорі лізингу судна повинні бути вказані найменування сторін, мета договору, назва

судна, рік побудування судна, його клас, вантажопідйомність або вантажомісткість, потужність двигунів, швидкість ходу і витрата пального, термін користування, після закінчення якого до лізингоодержувача переходить право власності на судно, розмір і термін внесення лізингової плати, місце і час передачі судна лізингоодержувачу та інші необхідні дані [4].

Ст. 218 КТМ України визначає морехідний стан судна. Відповідно до ч. 1 зазначеної статті, лізингодавець зобов'язаний передати судно лізингоодержувачу в стані, придатному для використання його з метою, передбаченою договором лізингу судна. Лізингодавець несе відповідальність за будь-які недоліки судна, що існували в момент його передачі лізингоодержувачу і про які він не заявив під час передачі судна. Претензії з приводу несправності судна та інших недоліків щодо його стану можуть бути пред'явлені лізингоодержувачем протягом року з дня передачі судна. Недотримання сторонами досудового порядку врегулювання спору не перешкоджає зверненню до суду в порядку, встановленому законом [4].

Попри це зауважимо, що більшість вчених вважають правове регулювання договору лізингу морського судна таким, що не відповідає міжнародній практиці та реаліям сьогодення. З цього приводу заслуговує уваги думка О.О. Нігреєвої, яка вказує, що положення КТМ України є дещо застарілими та такими, що не відповідають концепції фінансового лізингу, зафіксованій у Цивільному кодексі України та Законі України «Про фінансовий лізинг» [6]. Положення ст. 215 КТМ України, у якій закріплено, що «за договором лізингу судна власник судна (лізингодавець) зобов'язується передати фрахтувальнику (лізингоодержувачу) судно без екіпажу для використання з метою торговельного мореплавства на визначений термін, після закінчення якого до лізингоодержувача переходить право власності на судно [4]», більш нагадують визначення договору бербоут-чартеру з умовою подальшого викупу судна орендарем. Як уявляється, зазначений розділ має бути суттєво перероблений з урахуванням наведених міркувань [6].

Для морського транспорту, окрім стандартних форм, існують специфічні форми лізингу й оренди у зв'язку з наявністю додаткових контрагентів, що зацікавлені в роботі судна. У світовій практиці застосовуються такі форми лізингу: тайм-чартер, бербоут-чартер, дімайз-чартер [7, с. 189–192, 8, с. 3–4]. У свою чергу, тайм-чартер – угода фрахту судна з екіпажем на певний час. За угодою тайм-чартера, судновласник зобов'язується за домовлену плату (фрахт) надати фрахтувальнику судно і послуги членів екіпажу судна в користування на певний період для перевезень вантажів, пасажирів або для інших цілей торгового мореплавства. Таким чином, судновласник бере на себе всі витрати за утриманням екіпажу й оплачує всі постійні витрати зі спільного володіння: страхову премію за страхуванням каско, відсотки за заставою, амортизаційні витрати тощо. Фрахтувальник, набуваючи права розпоряджатися судном на свій розсуд на умовах, визначених в чар-

тері, бере на себе змінні витрати зі спільного володіння: вартість палива, мастила, води, навігаційні витрати і т. д. Умови тайм-чартера покладають на фрахтувальника більший, порівняно з рейсовим чартером, обсяг відповідальності та відповідних витрат. Водночас вони дають змогу йому і більше можливостей – право розпоряджатися судном на певних умовах, здавати його в суборенду, відфрахтувати судно на умовах рейсового чартеру і т. д. [9].

Найбільш поширена форма оренди судна в світовій практиці – бербоут-чартер. Судновласник передає судно в оренду на певний термін без судових запасів та екіпажу. Такий тип угоди дає орендарю найбільш широкі можливості експлуатації судна: лізингоотримувач має право самостійно обирати тип вантажу (з переліку безпечних), район плавання (за умов постійного перебування судна на плаву або на стоянці), підбір екіпажу. Орендар також має право плавати під прапором країни фрахтувальника, який має право перейменувати судно. Протягом визначеного терміну фрахтувальник несе експлуатаційні витрати судна, щомісячно або раз на півроку вносить плату власнику судна, яка залежить від терміну договору, валової реєстрової місткості судна та інших умов [9].

Дімайз-чартер – вигляд чартеру, договір найму судна, коли судновласник передає його фрахтувальникові на домовлений термін разом із командою, члени якої стають його працівниками. Фрахтувальник бере на себе всі витрати за судном, включно із заробітною платою екіпажу, і розплачується з судновласником щомісячно. Часто в торгівельному мореплаванні дімайз-чартер позначається як бербоут-чартер. Знак рівності між цими двома видами чартерів проводять і деякі правознавці, наприклад, С.Н. Гуцуляк відзначає, що «фактично це рівнозначне поняття з бербоут-чартером» [8, с. 36]. Як наслідок, терміни «дімайз-чартер» і «бербоут-чартер» вживають як синоніми, що не зовсім правильно, оскільки дімайз-чартер, окрім звичайного поняття бербоут-чартеру, охоплює і такі договірні стосунки, коли разом із судном надається й екіпаж (або частина екіпажу) [9].

Розглянемо міжнародний досвід використання специфічних форм лізингу оренди морського судна на прикладі Італії. Так, зокрема Цивільний кодекс Італії у ст. 1571 визначає найм як договір, згідно з яким одна сторона договору зобов'язується надати у користування іншій стороні на визначений строк певну рухому чи нерухому річ за визначену винагороду [10]. Майже аналогічна дефініція, але щодо судна, наводиться у ст. 376 Кодексу судноплавства Італії [11].

На практиці розрізняють два види договору найму судна: а) договір найму «голового» судна, тобто включно судна як матеріальної речі із її обладнанням; б) договір найму обладнаного судна з екіпажем. Така класифікація відповідає міжнародній практиці найму морських суден, у якій прийнято розрізняти договори дімайз- та бербоут-чартеру. Крім того, договір бербоут-чартеру часто розглядають як різновид договору дімайз-чартеру [12, с. 53], хоча більшого по-

ширення набув саме перший. Під дімайз-чартером розуміють договір найму (оренди) судна з екіпажем, згідно з яким екіпаж підпорядковується орендарю, що замщує собою орендованця у трудових відносинах. Бербоут-чартер становить собою договір найму судна без екіпажу. За італійським правом, обидва ці різновиди договору належать до договорів про найм (оренду) судна [6, с. 122].

На відміну від нього, в Україні, згідно з положеннями розділу VI КТМ України, договір бербоут-чартеру разом із договором тайм-чартеру (фрахтування судна на певний час разом із екіпажем, що підпорядковується фрахтівнику (судновласнику) належить до договорів фрахтування суден на певний час. У параграфі 5 глави 59 Цивільного кодексу України зазначено, що морські судна можуть виступати предметом договору найму транспортного засобу без або ж разом із екіпажем, причому, згідно зі ст. 805, екіпаж не припиняє трудових відносин із наймодавцем [13]. Отже, ані цивільним, ані морським законодавством України можливості укладення договору дімайз-чартеру не передбачено. Зазначені особливості підкреслюють наявність певної плутанини у правовому регулюванні відносин із найму морського судна у праві України, адже, відповідно до норм КТМ України та Цивільного кодексу України договори тайм- та бербоут-чартеру належать до однієї групи договорів – чи то фрахтування суден (за термінологією КТМ України), чи то найму (оренди) суден (за термінологією Цивільного кодексу України). Однак таке поєднання, із погляду теорії та практики, видається помилковим, адже ці договори містять різні зобов'язання сторін, що відображається на їхніх правах, обов'язках і відповідальності. Італійське морське право більш вдало враховує ці особливості, розрізняючи договори найму та фрахтування суден. Крім того, у договірному полі Італії усе більшого поширення набуває договір фінансового найму чи лізингу. Застосовується як фінансовий, так і оперативний лізинг [14]. Їхнє використання для найму морських суден не є кодифікованим, однак представники юридичної практики посилаються у цьому аспекті на проформу бербоут-чартеру «Vagason – 2001», що містить декілька факультативних додатків, які передбачають можливість найму судна на умовах фінансового лізингу, а також можливість укладення договору бербоут-чартеру із подальшим придбанням судна у власність орендаря [15].

Також із цього приводу заслуговує уваги думка Н.М. Белової, яка вказує, що використання специфічних лізингових договорів в Україні ускладнені тим, що чартерні договори визначаються Кодексами мореплавства і міжнародним законодавством, а механізм лізингу прописаний в загальнодержавному законодавстві, тому не враховує такі моменти, як зміна прапора тощо. Така невідповідність призводить до протиріч у законодавчих актах, що суттєво ускладнює процес використання більш ефективних форм оренди/лізингу [9].

Отже, нині положення КТМ України є дещо застарілими та такими, що не відповідають концеп-

ції фінансового лізингу, зафіксованій у Цивільному кодексі України та Законі України «Про фінансовий лізинг». Також слід зазначити, що ані цивільним, ані морським законодавством України можливість укладення договору дімаїз-чартеру не передбачена. Зазначені особливості підкреслюють наявність певної плутанини у правовому регулюванні відносин із найму морського судна у праві України, адже, відповідно до норм КТМ України та Цивільного кодексу України договори тайм- та бербоут-чартеру належать до однієї групи договорів – чи то фрахтування суден (за термінологією КТМ України), чи то найму (оренди) суден (за термінологією Цивільного кодексу України) [7]. Таке поєднання, з погляду теорії та практики, видається помилковим, адже ці договори містять різні зобов'язання сторін, що відображається на їхніх

правах, обов'язках та відповідальності. Така невідповідність призводить до протиріч у законодавчих актах, що суттєво ускладнює процес використання більш ефективних форм оренди/лізингу.

Вважаємо, що необхідно безпосередньо переглянути норми КТМ України, оскільки положення цього кодифікованого нормативно-правового акта не відповідають міжнародній практиці, а також мають протиріччя, які ускладнюють процес використання ефективних форм лізингу оренди морського судна. Також вбачаємо за необхідне активізацію наукових досліджень (розвідок) стосовно договору лізингу морського судна в Україні, оскільки цей договір є важливим для відновлення українських морських компаній і становлення їх на міжнародному ринку морських перевезень.

ЛІТЕРАТУРА:

1. Собкевич О.В., Михайличенко К.М., Шевченко А.В., Русан В.М., Балашов С.В. Пріоритети державної морської політики у сфері функціонування та розвитку морегосподарського комплексу України: аналіт. доп. К.: НІСД, 2016. 72 с.
2. Івасів Б.С. Міжнародні розрахунки: підручник. Тернопіль: Карг-бланш, 2004. 223 с.
3. Рошило В.І. Джерела фінансування інноваційного розвитку: монографія. Чернівці: Книги–XXI, 2006. 272 с.
4. Кодекс торговельного мореплавства України. Відомості Верховної Ради України. 1995. № 47, 48, 49, 50, 51, 52. Ст. 349. URL: <http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/176/95-%D0%B2%D1%80>.
5. Цивільне право України. Особлива частина: підручник / за ред. О.В. Дзери, Н.С. Кузнецової, Р.А. Майданика. Київ: Юрінком Інтер, 2010. 1176 с.
6. Нігрєєва О.О. Транспортні договори у морському праві Італії та України. Морське право: актуальні питання теорії та практики. 2014. Вип. 8. С. 116–127.
7. Белова Н.М. Аналіз оферт в трамповом судоходстві. Стан та перспективи розвитку науки слов'янських країн: Збірник наукових праць до Дня науки в Україні. Миколаїв: Вид-во Південнослов'янського інституту КСУ, 2008. С. 189–192.
8. Гуцуляк В.Н. Коносамент и чартер как правовая основа морских перевозок. Морское право. 2007. 11 апреля. С. 3–4.
9. Белова Н.М. Особливості лізингових операцій при міжнародних морських перевезеннях. Теоретичні і практичні аспекти економіки та інтелектуальної власності. Вип. 1. Т. 1. 2012. С. 128–133
10. Codice civile: Regio Decreto 16 marzo 1942, № 327. URL: <http://www.altalex.com/index.php?idnot34794>.
11. Codice della navigazione: Regio Decreto 30 marzo 1942, № 327. URL: <http://www.fog.it/ieglaz/cn-0376-0468.htm>.
12. Соколов А.И. Краткий морской коммерческий словарь-справочник. О.: Латстар, 2001. 216 с.
13. Цивільний кодекс України. Відомості Верховної Ради України. 2003. № 40–44. Ст. 356. URL: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/435-15>.
14. Pisano Gianluca. Il leasing. URL: http://www.gianlucapisano.it/index.php?option=com_content&view=article&catid=61:il-contratto&id=110:il-leasing.
15. BIMCO Standard Bareboat Charter, Code Name «Barecon2001» URL: https://www.bimco.org/Chartering/Documents/Bareboat_Chartering/BARECON2001.aspx.