

Олійник О.С. Договір як підстава виникнення зобов'язальних правовідносин Стародавнього Риму

У статті аналізується поняття договору як однієї з підстав виникнення зобов'язань у римському приватному праві, коротко охарактеризовано систему зобов'язань Стародавнього Риму, виділено основні етапи еволюції зобов'язальних правовідносин того історичного періоду.

Ключові слова: зобов'язання, договір, римське приватне право, контракти, делікти, стипуляція, обіцянка.

Олейник О.С. Договор как основание возникновения обязательственных правоотношений Древнего Рима

В статье анализируется понятие договора как одного из оснований возникновения обязательств в римском частном праве, кратко охарактеризованы системы обязательств Древнего Рима, выделены основные этапы эволюции обязательственных правоотношений того исторического периода.

Ключевые слова: обязательства, договор, римское частное право, контракты, деликты, стипуляция, обещание.

Olyynuk O.S. Agreement as the basis of legal obligation of ancient Rome.

In the article the concept of agreement is analysed as one of grounds of origin of obligations in the Roman private law, the system of obligations of Ancient Rome is shortly described, the basic stages of evolution of obligation legal relationships of that historical period are distinguished.

Keywords: obligation, agreement, Roman private law, contracts, delicts, stipulation.

Тарасенко Л.Л.

ДОГОВІР НАЙМУ (ФРАХТУВАННЯ) МОРСЬКОГО СУДНА

УДК 347.453.6

Постановка проблеми. У Кодексі торговельного мореплавства України (далі – КТМ України) найм (оренда) морського судна називається фрахтуванням. Ці відносини врегульовані главою 1 розділу 6 КТМ України. Проте в науковій літературі точаться дискусії про правову природу договору найму (оренди) морського судна [1, с.3; 2, с.7, 3, с.5; 4, с.396], а чинне законодавство також не дає чіткої відповіді на щодо правової природи цих відносин. Тому питання, порушені у цій статті, є актуальними для наукового дослідження.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Серед науковців немає однозначної позиції щодо правової природи договору чар-

теру (фрахтування) – чи це різновид договору найму транспортних засобів, чи різновид договору перевезення. Питання щодо співвідношення таких понять як «найм», «чартер», «перевезення» і «фрахтування» в контексті використання морських суден досліджували сучасні науковці, зокрема такі, як І.А.Діковська, О.В.Клепікова, Є.Д.Стрельцова, І.В.Булгакова, Е.Ф. Демський та інші. Однак відносини використання морського судна за договором фрахтування потребують подальшого наукового дослідження.

Метою цієї статті є здійснення аналізу правових норм, які регулюють передання морського судна в користування за договором найму (фрахтування), визначення правової природи договору фрахтування морського судна, розмежування чартеру та фрахтування морського судна, здійснення аналізу теоретичних позицій і судової практики, а також висунення пропозицій для усунення суперечностей правового регулювання цих відносин. Зокрема, її новизна міститься у висновках та пропозиціях до чинного законодавства України правової природи договору фрахтування морського судна, щодо розмежування таких понять як фрахтування та чартер тощо.

Виклад основного матеріалу. Для визначення того, чи відноситься договір чартеру (фрахтування) до договорів про передання речей у користування, слід визначити співвідношення понять «чартер», «фрахтування» та «найм». КТМ України ототожнює поняття «чартер» і «фрахтування». ПК України містить лише поняття «чартер» в контексті «чартерного перевезення». Тобто ПК України дає однозначну відповідь на питання про правову природу договору чартеру – це договір перевезення. До такої ж думки схиляється і І.А.Діковська, яка досліджувала цю проблематику. Зокрема, на її думку, договір повітряного чартеру не є договором орендного типу оскільки предметом договору майнового найму є будь-яка тілесна, неспоживна річ, в той час, як предметом договору повітряного чартеру є місткість літака, а місткість не є матеріальною. Крім того, за договором повітряного чартеру право володіння та користування літаком не переходить до фрахтуваль-

ника [3, с.5]. Договір чартеру, на думку І.А.Діковської, є різновидом договору перевезення, оскільки юридична природа договору визначається його кінцевою метою, а не супутніми їй моментами. Кінцева мета договору чартеру полягає у перевезенні пасажирів чи вантажу у пункт призначення [5, с.36].

На нашу думку, ця дискусія повинна бути вирішена наступним чином. ЦК України містить положення про договір чартеру у главі «перевезення». Більше того, поняття «чартер» і «фрахтування» вживаються як синоніми, бо стаття 912 ЦК України має назву «Договір чартеру (фрахтування)». Натомість в КТМ України положення щодо договору фрахтування судна фактично містять норми про оренду та суборенду морського судна.

В контексті КТМ України договір фрахтування за своєю правовою природою є договором найму, а не перевезення. До такої ж думки схиляється і Є.Д.Стрельцова, яка пропонує чітко розмежувати договір морського перевезення вантажу та договір фрахтування морського судна, який є субінститутом договору оренди транспортного засобу [2, с.7]. До такої ж думки схиляється і О.В.Клепікова, яка теж аргументує позицію, згідно з якою договір фрахтування не є видом договору морського перевезення вантажу, тому що відноситься до договорів майнового найму [1, с.3].

Варто зазначити, що законодавча невизначеність у розмежуванні таких понять як «чартер» та «фрахтування» негативно відображається і на судовій практиці. Зокрема, навіть суд не завжди правильно розуміє різницю між цими поняттями. Наприклад, в ухвалі Львівського апеляційного господарського суду від 06.12.2006р. у справі за апеляційною скаргою державної податкової інспекції в Надвірнянському районі на постанову господарського суду Івано-Франківської області від 12.09.2006р. у справі №А-13/149 за позовом Дочірнього підприємства «Серін» товариства з обмеженою відповідальністю «Серін Юкей Лімітед» до ДПІ в Надвірнянському районі про визнання недійсним податкового повідомлення-рішення зазначено, що з огляду на викладене, судова колегія погоджується з висновком суду першої інстанції, що позивач не укладав договору фрахтування, перевезення або

найму транспортного засобу з метою перевезення з нерезидентами, тому немає правових підстав сплачувати шість відсотків податку на фрахт [6].

Таким чином, суд розмежовує поняття фрахтування, перевезення та найм транспортного засобу. Натомість відповідно до чинного законодавства фрахтування відноситься або ж до перевезення (п.104 ст.1 ПК України, ст.912 ЦК України), або до найму (ст.ст. 203-214 КТМ України).

В іншій справі суд приходиться до висновку, що договір найму автомобіля – це договір тимчасового фрахтування, і тому до цих відносин слід застосовувати відповідні положення про найм транспортного засобу, які містяться у ЦК України [7]. Знову ж таки, можна зробити висновок, що суди неправильно оперують поняттєвим апаратом, оскільки поняття «фрахтування» вживається лише в контексті відносин найму морського або повітряного судна.

Крім того, самі сторони договірних зобов'язань інколи невірно вживають поняття «фрахтування» для позначення їх договірних зв'язків. Наприклад, з судової справи за позовом суб'єкта підприємницької діяльності А. до товариства з обмеженою відповідальністю «ВАСТ-ТРАНС» про визнання недійсними пунктів договору фрахтування вбачається, що сторони уклали договір фрахтування транспортного засобу (автомобіля) [8]. Натомість зміст укладеного договору фрахтування зводиться до того, що перевізник доручає, а замовник бере на себе зобов'язання по підшукаванню клієнтів на здійснення вантажного автомобільного перевезення та забезпеченню завантаження автомобілів перевізника. Тобто за своєю правовою природою укладений договір є агентським договором, а не договором перевезення чи найму. Натомість сторони назвали його фрахтуванням, а суд також не заглиблювався у суть відносин, що виникли між сторонами. Проте за даних умов застосуванню до відносин, що виникли між сторонами, підлягали норми про договір доручення, а не норми про договір найму, які суд і застосував.

Отож, поняття «чартер» найчастіше вживається для позначення перевезення певного виду, а саме чартерного перевезення. Про це свідчать відповідні правові норми, які містяться у ЦК України, ПК України, а також в інших нормативно-правових актах, зокрема, Правила виконання чартерних рейсів, затв. наказом Міністерства транспорту України № 297 від 18.05.2001р.

Поняття «фрахтування» вживається як для позначення відносин перевезення (ст.912 ЦК України, п.104 ч.1 ст.1 ПК України), так і для – найму транспортного засобу (ст.ст.203-214 КТМ України). Натомість поняття фрахтування і чартер пов'язані досить тісно, оскільки навіть у визначенні договору чартеру одна із сторін називаються фрахтівник, а друга назва цього договору – договір фрахтування повітряного судна (п.104 ч.1 ст.1 ПК України). ЦК України у ст.912 теж вживає ці поняття як синоніми – договір чартеру (фрахтування). Крім того, поняття «фрахт», що походить від поняття «фрахтування», означає винагороду (компенсацію), що сплачується за договорами перевезення, найму чи піднайму судна або транспортного засобу (їх частин) для цілей: перевезення вантажів та пасажирів морськими або повітряними суднами; перевезення вантажів залізничним або автомобільним транспортом (пп. 14.1.260 п.14.1. ст.14 Податкового кодексу України). Це ще раз засвідчує те, що поняття фрахтування характерне як для відносин перевезення, так і найму.

Застосування терміну «фрахтування» в законодавстві України та міжнародній практиці свідчить про те, що воно використовується як у правовому позначенні договорів перевезення, так і найму (оренди) транспортних засобів. Отже, воно близьке до понять «найм судна», «оренда судна», «найм частини судна». Звичним для підприємницької практики є застосування понять «найм судна» навіть коли мається на увазі договір перевезення.

Імплементация в українське законодавство цих термінів перш за все була зумовлена необхідністю активізації взаємовідносин щодо морського та повітряного перевезення на міжнародних ринках, спрощення процедур укладення договорів. Проте постало питання про з'ясування місця договорів, які позначаються цими

термінами, та їхньої правової природи, меж правового регулювання ЦК України та законами, що передбачають їхні особливості.

Поняття «фрахтування» та «чартер» застосовується у КТМ України як у розділі 6 про фрахтування суден на певний час, так і для позначення договору морського перевезення. Визначення договору чартеру (фрахтування), яке наводиться у ст.203 КТМ України, фактично співпадає з визначенням договору найму, вказуючи на особливості предмету договору. Зокрема, відповідно до ст.203 КТМ України, за договором фрахтування судна на певний час судновласник зобов'язується за обумовлену плату (фрахт) надати судно фрахтувальнику для перевезення пасажирів, вантажів та інших цілей торгівельного мореплавства на певний час, тобто одна сторона передає іншій стороні у користування певне майно за плату на певний строк. Це ще один доказ того, що договір фрахтування відноситься до договорів про передання майна в користування. Також передбачено два види такого договору фрахтування судна на певний час: тайм-чартер (коли судно укомплектоване екіпажем) та бербоут-чартер (не споряджене та не укомплектоване екіпажем).

Водночас ч.1 ст.133 КТМ України передбачає, що сторонами договору морського перевезення є перевізник або фрахтівник та відправник або фрахтувальник, тобто знову ж таки з'являється певне ототожнення договору фрахтування та договору перевезення. Це дає підстави певним авторам робити висновок про те, що у КТМ України ототожнюється договір фрахтування, передбачений у ст.133, із договором перевезення вантажу, який передбачає надання для перевезення всього судна, його частини або окремих судових приміщень. Зокрема, такої позиції притримується О.С. Яворська [9, с.707]. Інші автори зазначають, що договором фрахтування іменується договір найму транспортного засобу із екіпажем, а особливості такого договору у торгівельному мореплаванні визначені розділом 6 КТМ України [10, с.69].

І.В.Булгакова висловлює думку про те, що однією із розмежовуючих ознак договору фрахтування судна (як договору най-

му) та договору перевезення є мета договору [11, с.313]. Договір перевезення укладається з метою саме перевезення, а договір фрахтування – не лише для перевезення, але й інших цілей мореплавства. Зокрема, у ч.2 ст.1 КТМ України передбачено інші цілі торговельного мореплавства – використання суден для рибних та інших морських промислів, розвідки та видобування корисних копалин, виконання буксирних, криголамних і рятувальних операцій, прокладання кабелю, також для інших господарських, наукових і культурних цілей.

Окремі науковці стверджують, що оскільки у ЦК України стаття, присвячена договору чартеру міститься у главі “Перевезення», це дозволяє вирішити дискусійну проблему визначення місця договору чартеру у системі приватноправових договорів [4, с.303]. Водночас інші автори відзначають, що терміни “чартер» та “фрахтування» є синонімами [11, с.314]. Варто зазначити, що у літературі також має місце категоричне віднесення тайм-чартеру та бербоут-чартеру до договорів оренди, а також вбачається поєднання ознак договору перевезення та оренди [12, с.183]. Так, у своєму дисертаційному дослідженні О.В.Клепікова робить висновок про те, що договір фрахтування не є видом перевезення вантажу, а відноситься до договорів майнового найму [1, с.3]. Інші науковці зазначають, що чартер є різновидом договору оренди транспортного засобу [2, с.7]. Досліджуючи правову природу повітряного чартеру, І.А.Діковська робить висновок про те, що договори повітряного чартеру та повітряного тайм-чартеру належать до різних типів цивільно-правових договорів, останній з яких визначається як різновид договору оренди [3, с.5].

Вважаємо, що договір фрахтування судна на певний час, передбачений главою 1 розділу 6 КТМ України, є договором найму (оренди) транспортного засобу – торговельного судна з наступних міркувань. Перш за все на те, що тайм-чартер та бербоут-чартер є договорами оренди, судна вказують особливості викладу правових норм у відповідних розділах КТМ України. Зокрема розділ 6 КТМ України “Фрахтування суден» містить дві глави – “Договір фрахтування суден на певний час» та “Договір лізингу суд-

на». Договір лізингу судна - це договір, за яким власник судна зобов'язується передати фрахтувальнику судно без екіпажу для використання з метою торговельного мореплавства на визначений термін, після закінчення якого до лізингоодержувача переходить право власності на судно. Таким чином, спільною рисою для об'єднання регулювання договорів лізингу судна та договорів фрахтування судна на певний час (тайм-чартер та бербоут-чартер) в одному розділі стало те, що судно передається в користування.

На те, що договір фрахтування судна на певний час є договором оренди транспортного засобу вказує також ст.206 КТМ України, яка називається «суборенда». Отож, під «наданням судна фрахтувальнику для перевезення пасажирів, вантажів та для інших цілей торговельного мореплавства на певний час» розуміється оренда судна, проте у статті «суборенда» законодавець знову застосовує термін «договір фрахтування судна». Зокрема, відповідно до ч.1 ст.206 КТМ України фрахтувальник може в межах прав, що надаються йому за договором фрахтування судна на певний час, укласти від свого імені самостійний договір фрахтування судна з третьою особою.

Отож, для внесення чіткості у правове регулювання і для правильного застосування норм про найм (оренду) транспортних засобів, які містяться у ЦК України та КТМ України, слід главу 1 розділу 6 КТМ України назвати «Договір найму (фрахтування) судна». В інших статтях цієї глави слід також замінити словосполучення «договір чартеру (фрахтування)» на словосполучення «договір найму (фрахтування)».

Таким чином, можна буде вирішити дискусії щодо правового регулювання та правової природи договору фрахтування судна, а також тайм-чартеру та бербоут-чартеру як видів договору фрахтування судна на певний час. У ПК України, так само як і в КТМ України, застосовано обидва терміни «фрахтування» та «чартер». Зокрема у п.104.ч.1 ст.1 ПК України наводиться визначення чартерного повітряного перевезення, в якому зазначено, що таке перевезення здійснюється на підставі договору чартеру (фрахтуван-

ня) повітряного судна. Слід зазначити, що це єдина згадка про «фрахтування повітряного судна» в ПК України.

Застосування термінів «фрахтування судна» та «чартер» як в перевезеннях, так і в орендних відносинах на практиці зумовлює непорозуміння між сторонами. Зокрема, до господарського суду міста Києва звернулася страхова компанія «А» з позовом до підприємства «В» про визнання страхового захисту за Генеральним договором співстрахування від 02.10.1998 р. та додатку від 15.10.1998 р. щодо страхування повітряного судна ІЛ-78, бортовий номер «Т», таким, що втратив чинність. Між позивачем, страховою компанією «А» та відповідачем було укладено договір страхування. Підпункт «в» пункту 10.2 договору передбачав, що страхувальник зобов'язаний у випадку зміни характеру ризиків, зокрема зміни експлуатанта, здачі повітряного судна в оренду протягом однієї доби повідомити страховиків. Відповідно до пункту 3.3. договору, страховий захист надається всьому парку повітряних суден, вказаних у додатках, які підприємство «В» самостійно експлуатує або передає в оренду, за умови письмового погодження з страховиками договору передачі повітряного судна в оренду.

Проте між підприємством та авіакомпанією «Т» було укладено договір. Позивач зазначив, що укладений договір є договором оренди судна, а відповідно він повинен бути погоджений зі страховиком. Відповідач стверджував, що підприємство надає транспортні послуги авіакомпанії «Т» на підставі укладеного договору від 02.10.1998 р. Він зазначив, що між ними укладений договір чартеру (фрахтування) судна, за яким фрахтувальнику надано за плату всю місткість повітряного судна для повітряного перевезення пасажирів, вантажу і пошти. Суд дійшов висновку, що укладений договір між підприємством «В» та авіакомпанією «Т» є договором оренди транспортного засобу, а не договором транспортного перевезення (чартеру). Саме на виникнення відносин оренди було спрямоване волевиявлення сторін, що підтверджується відповідними умовами договору. Отож, судом встановлено, що між підприємством «В» (орендодавцем), з однієї сторони,

та авіакомпанією «Т» (орендарем), з другої сторони, укладено договір оренди повітряного судна ІЛ-78, бортовий номер «т» з льотним та інженерно-технічним складом орендодавця. Суд задовольнив позов страхової компанії «Х» про визнання страхового захисту за договором страхування цього повітряного судна [13].

Отже, ПК України дає більш чітку відповідь щодо місця договору чартеру (фрахтування повітряного судна) у системі договорів, ніж КТМ України, оскільки на підставі договору чартеру (фрахтування) здійснюється чартерне повітряне перевезення. Також Правила повітряних перевезень пасажирів і багажу, затверджені наказом Державної служби України з нагляду за забезпеченням безпеки авіації № 187 від 14.03.2006р., застосовують термін «чартер (фрахтування)» для позначення виду перевезення. Проте інші підзаконні нормативно-правові акти, які регулюють відносини щодо реєстрації та експлуатації повітряного судна (зокрема, Правила реєстрації цивільних повітряних суден в Україні, затв. наказом Державної служби України з нагляду за забезпеченням безпеки авіації № 67 від 31.01.2006р.; Правила сертифікації експлуатантів, затв. наказом Державної служби України з нагляду за забезпеченням безпеки авіації № 684 від 20.09.2005р.; Правила експлуатації комерційних цивільних повітряних суден, затв. наказом Державної служби України з нагляду за забезпеченням безпеки авіації № 995 від 30.12.2005р.), розмежовують поняття орендоване повітряне судно та зафрахтоване повітряне судно, оскільки зазвичай поняття орендоване та зафрахтоване повітряне судно вживаються через «кому», як два різні за змістом поняття, проте в жодному з цих підзаконних нормативно-правових актів не наведено чіткого розмежування цих понять.

Натомість із змісту цих актів випливає, що орендоване та зафрахтоване судно – це поняття тотожні, оскільки відносини перевезення (в тому числі і чартерні) цими нормативними актами не регулюються. До договору оренди повітряного судна не застосовуються положення про чартер (фрахтування), які законодавством про використання повітряного простору відносяться виключно до системи договорів про повітряне перевезення.

Висновки. На нашу думку, за договором фрахтування транспортний засіб передається у користування як майно, при цьому на власника можуть покладатися додаткові обов'язки щодо утримання цього майна, підтримки його в належному технічному стані тощо.

Таким чином, з метою усунення колізій та конкуренцій у застосуванні правових норм щодо укладення договору чартеру (фрахтування) судна та найму судна, слід чітко визначити поняттєвий апарат та розмежувати такі поняття як «чартер» та «фрахтування». Поняття «чартер» слід застосовувати виключно до відносин перевезення. Натомість поняття «фрахтування» слід застосовувати виключно для характеристики відносин найму судна (повітряного, морського, річкового). На підставі вищенаведеного, слід внести наступні зміни до чинного законодавства України: вилучити з назви та тексту ст.912 ЦК України слово «фрахтування», зокрема, залишивши назву в такій редакції «договір чартеру», а текст статті без слова «фрахтування»; вилучити з п.104 ч.1 ст.1 ПК України з словосполучення «договір чартеру (фрахтування)» слово «фрахтування», залишивши лише словосполучення «договір чартера».

1. Клепікова О.В. *Правове регулювання перевезень вантажів морським транспортом: автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. юридичних наук: спец. 12.00.04 «господарське право, господарсько-процесуальне право»* / О.В. Клепікова. – Київ, 2003. – 20 с.
2. Стрельцова Є.Д. *Договір морського перевезення вантажу (порівняльний аспект): автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. юридичних наук: спец. 12.00.03 «цивільне право і цивільний процес; сімейне право; міжнародне приватне право»* / Є.Д.Стрельцова. – Одеса, 2002. – 16 с.
3. Діковська І.А. *Договір повітряного чартеру у міжнародному приватному праві: автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. юридичних наук: спец. 12.00.03 «цивільне право і цивільний процес; сімейне право; міжнародне приватне право»* / І.А.Діковська. – Київ, 2002. – 19с.
4. *Науково-практичний коментар Цивільного кодексу України: У 2 томах.* / [Д.В.Боброва, О.В.Дзера, А.С.Довгерт та ін.]; за ред. О.В.Дзе-

- ри, Н.С.Кузнецової, В.В.Луця. – [3-е вид.]. – К.:Юрінком Інтер, 2008. – Т.ІІ. – 1088с.
5. Діковська І.А. Місце договору повітряного чартеру у системі приватно-правових договорів/ І.А.Діковська // Науковий вісник Чернівецького університету: Збірник наукових праць. Випуск 125. Правознавство. – 2001.- с. 35-39.
 6. Ухвала Львівського апеляційного господарського суду від 06.12.2006р. Справа № А-13/149 // Єдиний державний реєстр судових рішень. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: www.reyestr.court.gov.ua.
 7. Рішення господарського суду Львівської області від 01.10.2008р. Справа № 27/36 // Єдиний державний реєстр судових рішень. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: www.reyestr.court.gov.ua.
 8. Рішення господарського суду Харківської області від 11.08.2008р. Справа № 06-5-45/384-27/115-08 // Єдиний державний реєстр судових рішень. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: www.reyestr.court.gov.ua.
 9. Науково-практичний коментар Цивільного кодексу України / [Ю. Б. Бек, Й. Г. Богдан, Л. В. Григоровська та ін]; за ред. В. М. Коссака. – [2-е вид.]. – К: Істина, 2008. – 992с.
 10. Цивільне право України. Академічний курс: Підруч.: У двох томах / [А.Ю. Бабаскін, Т.В.Боднар, Ю.Л.Бошицький та ін.]; за заг. ред. Я.М. Шевченко. – Т.2 Особлива частина. - К.: Концери "Видавничий Дім "Ін Юре», 2003. – 408 с.
 11. Булгакова І.В. Транспортне право України. Підручник / І.В.Булгакова, О.О.Клепікова. – К.: Концери "Видавничий Дім "Ін Юре», 2005. – 536с.
 12. Транспортне право України. Навчальний Посібник. / [Е.Ф.Демський, В.К. Гіжєвський, С.Е.Демський, А.В.Мілошевич]; за ред. В.К.Гіжєвського, Е.Ф.Демського. – К: Юрінком Інтер, 2002. – 416с.
 13. Рішення господарського суду м.Кисва від 05.11.2000р. Справа № 44/99 // Єдиний державний реєстр судових рішень. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: www.reyestr.court.gov.ua.

Тарасенко Л.Л. Договір найму (фрахтування) морського судна

В статті здійснено аналіз правових норм, які регулюють порядок укладення та виконання договору найму (фрахтування) морського судна, аналіз теоретичних позицій, договірної та судової практики, а також висунуто пропозиції для усунення суперечностей та колізій правового регулювання цих відносин.

Ключові слова: найм, оренда, транспортний засіб, договір, морське судно, фрахтування, чартер.

Тарасенко Л.Л. Договір найма (фрахтування) морського судна

В статті здійснений аналіз правових норм, регулюючих порядок заключення і правову природу договору найма (аренди) морського судна, аналіз теоретических позицій, договірної і судової практики, а також висунуті пропозиції по усуненню протироччій і колізій правового регулювання цих отношеий.

Ключевые слова: найм (аренда), транспортное средство, договор, морское судно, фрахтование, чартер.

Tarasenko L.L. Features of an agreement of lease of a ship

In this article the author is analyzing the rules of current legislation of Ukraine, court contract practice and theoretical positions about an agreement of lease of a ship, there are some proposals to improve the law regulation of these relations.

Keywords: lease, vehicle, agreement, ship, chartering.

Трут Д.В.

ЦИВІЛЬНО-ПРАВОВІ ЗОБОВ'ЯЗАННЯ З АКЦЕСОРНОЮ МНОЖИННІСТЮ ОСІБ

УДК: 347.921:347.68(477)

Говорячи про цивільно-правові зобов'язання з акцесорною множинністю осіб маються на увазі зобов'язання забезпечені порукою. Відомо, що в таких зобов'язаннях боржник та поручитель відповідають перед кредитором солідарно. Однак, це не дає підстав відносити акцесорні зобов'язання до такого різновиду цивільно-правових зобов'язань з множинністю осіб як солідарні зобов'язання.

В літературі існує полеміка з приводу того, чи слід взагалі відносити зобов'язання, які забезпечені порукою, до цивільно-правових зобов'язань з множинністю осіб.

В контексті даної праці, ми не будемо вдаватися в дискусії щодо правової природи поруки, оскільки в літературі можемо знайти немало праць з даної тематики (поруку розглядають і як окреме зобов'язання, і як додаткову умову про виконання основного зобов'язання, і як договір, і як відповідальність). Ми ж зі своєї сторони хочемо розглянути поруку через призму солідарних цивільно-правових зобов'язань, що і становить мету даної статті.