

Цюприк Володимир Ігорович

аспірант кафедри економічного права та економічного судочинства

Навчально-наукового інституту права

Київського національного університету імені Тараса Шевченка

Tsiupryk Volodymyr

PhD Candidate of the

Department of Economic Law and Economic Justice

Educational and Scientific Institute of Law

Taras Shevchenko National University of Kyiv

ORCID: 0000-0002-4768-3529

DOI: 10.25313/law-2026-3-97-18

ПРАВОВА ПРИРОДА ДОГОВОРУ БЕРБОУТ-ЧАРТЕРУ ТА ПРОБЛЕМИ РЕГУЛЮВАННЯ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ СТОРІН ЗА ЦИМ ДОГОВОРОМ В УКРАЇНІ

THE LEGAL NATURE OF THE BAREBOAT CHARTER CONTRACT AND THE PROBLEMS OF REGULATING THE LIABILITY OF THE PARTIES UNDER THIS CONTRACT IN UKRAINE

Анотація. Вступ. Договір бербоут-чартеру в Україні врегульовано лише фрагментарно: попри наявність окремих положень КТМУ, закон не містить цілісної моделі правового становища сторін, розподілу ризиків та відповідальності у відносинах користування судном без екіпажу. На практиці це зумовлює значну роль договірного регулювання і міжнародних стандартизованих проформ, насамперед BARECON 2001 та BARECON 2017, які фактично компенсують прогалини національного законодавства.

Мета. Визначити правову природу договору бербоут-чартеру, з'ясувати особливості національного регулювання відповідальності сторін за цим договором та обґрунтувати напрями вдосконалення положень КТМУ з урахуванням міжнародної договірної практики.

Матеріали і методи. Нормативною базою дослідження є положення Кодексу торговельного мореплавства України, що регулюють фрахтування судна на певний час і окремі аспекти бербоут-чартеру, а також положення проформи BARECON 2017 щодо розподілу ризиків і відповідальності сторін. Теоретичну основу становлять праці українських та іноземних науковців, присвячені правовій природі бербоут- і дрімайз-чартеру, а також релевантна судово-практика. Застосовано формально-юридичний, системний та порівняльно-правовий методи.

Результати. Обґрунтовано, що договір бербоут-чартеру за своєю правовою природою є найбільш наближеним до договору оренди морського судна, оскільки передбачає передачу фрахтувальнику повного фактичного володіння і контролю над судном без екіпажу. Показано, що чинне регулювання КТМУ не забезпечує належної визначеності у питаннях відповідальності сторін, а застосування загальних підходів, сформульованих для інших видів фрахтування, не враховує специфіки бербоут-чартеру. Доведено, що модель відповідальності, за якої фрахтувальник відповідає переважно за наявності доведеної вини, не повною мірою забезпечує баланс інтересів сторін, зважаючи на повний контроль фрахтувальника над судном і екіпажем. Аргументовано доцільність внесення до КТМУ спеціальних положень про відповідальність сторін за бербоут-чартером, зокрема щодо відповідальності фрахтувальника за збитки, завдані судну, та за дії екіпажу в період користування судном.

Перспективи. Подальші дослідження доцільно спрямувати на вироблення комплексної моделі законодавчого регулювання бербоут-чартеру в Україні, узгодженої з міжнародними проформами, судовою практикою та потребою належного захисту інтересів судовласника і фрахтувальника.



Ключові слова: бербоут-чартер, фрахтування, оренда, торговельне судно, торговельне мореплавство, морський транспорт, морські перевезення, перевезення вантажів, перевізник, транспортне законодавство, міжнародні договори, зовнішньоекономічна діяльність, господарська діяльність, торгівля.

Summary. Introduction. The bareboat charter contract is regulated in Ukraine only fragmentarily: despite the existence of certain provisions of the Merchant Shipping Code of Ukraine, the law does not contain a coherent model of the legal status of the parties, allocation of risks, and liability in relations involving the use of a vessel without a crew. In practice, this leads to the significant role of contractual regulation and international standard forms, primarily BARECON 2001 and BARECON 2017, which effectively compensate for the gaps in national legislation.

Purpose. To determine the legal nature of the bareboat charter contract, to clarify the specific features of the national regulation of the liability of the parties under this contract, and to substantiate the directions for improving the provisions of the Merchant Shipping Code of Ukraine with due regard to international contractual practice.

Materials and methods. The regulatory framework of the study consists of the provisions of the Merchant Shipping Code of Ukraine governing time chartering of a vessel and certain aspects of bareboat charter, as well as the provisions of the BARECON 2017 standard form concerning the allocation of risks and liability of the parties. The theoretical basis comprises the works of Ukrainian and foreign scholars devoted to the legal nature of bareboat and demise charter, as well as relevant case law. The formal legal, systemic, and comparative legal methods were applied.

Results. It is substantiated that, by its legal nature, the bareboat charter contract is the type of charter contract that is the closest to the lease of a sea-going vessel, since it provides for the transfer to the charterer of full factual possession and control over the vessel without a crew. It is shown that the current regulation of the Merchant Shipping Code of Ukraine does not ensure sufficient certainty in matters of the liability of the parties, while the application of general approaches formulated for other types of chartering fails to take into account the specific nature of bareboat charter. It is proved that the model of liability under which the charterer is liable mainly where fault is proven does not fully ensure a balance of interests between the parties, given the charterer's full control over the vessel and the crew. The expediency of introducing into the Merchant Shipping Code of Ukraine special provisions on the liability of the parties under a bareboat charter is argued, in particular with regard to the charterer's liability for damage caused to the vessel and for the acts of the crew during the period of use of the vessel.

Prospects. Further research should be aimed at developing a comprehensive model of legislative regulation of bareboat charter in Ukraine, harmonized with international standard forms, case law, and the need to ensure proper protection of the interests of the shipowner and the charterer.

Key words: bareboat charter, chartering, lease, merchant vessel, merchant shipping, maritime transport, sea carriage, carriage of goods, carrier, transport legislation, international agreements, foreign economic activity, economic activity, trade.

Постановка проблеми. Постановка проблеми. Договір бербоут-чартеру посідає особливе місце серед договорів фрахтування судна, оскільки саме за цією моделлю фрахтувальнику передається судно без екіпажу, а отже разом із фактичним володінням він отримує і вирішальний контроль над його експлуатацією. У науці, практиці та судових позиціях бербоут-чартер найбільш послідовно розглядається як конструкція, наближена до оренди морського судна, що відрізняє його від інших різновидів чартеру та вимагає спеціального підходу до визначення правового становища сторін і меж їхньої відповідальності.

Водночас у законодавстві України такий договір урегульований лише фрагментарно. КТМУ містить обмежену кількість спеціальних норм про бербоут-чартер, причому значна їх частина зосереджена поза спеціальною главою про фрахтування, а норми статей 203–214 КТМУ переважно сформульовані як спільні для тайм- та бербоут-чартеру. Унаслідок цього Кодекс не формує цілісної моделі регулювання саме бербоут-чартерних відносин і не дає достатньо чіткої відповіді на питання про розподіл ризиків, наслідки дій екіпажу та межі відповідальності сторін під час користування судном.

Особливо виразно ця неповнота проявляється у сфері відповідальності фрахтувальника. За бербоут-чартером судновласник передає іншій особі свій основний і найбільш цінний актив у повне фактичне користування, тоді як фрахтувальник самостійно організовує експлуатацію судна, формує екіпаж і контролює його дії. Проте чинний підхід КТМУ, заснований переважно на необхідності доведення вини фрахтувальника, не завжди забезпечує належний баланс інтересів сторін, оскільки саме фрахтувальник володіє основною інформацією про фактичні обставини експлуатації судна, а отже перебуває у процесуально вигіднішому становищі у разі спору про відшкодування збитків.

На практиці ця прогалина компенсується застосуванням міжнародних стандартизованих проформ, насамперед BARECON 2001 та BARECON 2017, які значно детальніше врегульовують питання експлуатації судна, розподілу ризиків і відповідальності сторін. Зокрема, підхід BARECON 2017 виходить із ширшої та більш визначеної відповідальності фрахтувальника за наслідки користування судном і дії екіпажу, що загалом краще відповідає самій природі бербоут-чартеру як моделі передачі судна у фактичне володіння та контроль іншій особі.

Однак договірне заповнення прогалин не може повноцінно замінити належне законодавче регулювання. Саме тому з'ясування правової природи договору бербоут-чартеру та дослідження проблем регулювання відповідальності сторін за цим договором в Україні є актуальним завданням сучасної науки морського права та важливою передумовою вдосконалення КТМУ.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Правова природа договору бербоут-чартеру та особливості правового становища його сторін уже були предметом дослідження як у вітчизняній, так і в зарубіжній доктрині. У вітчизняній літературі окремі аспекти цієї проблематики висвітлено, зокрема, у працях О. Балобанова, А. Пальченка, А. О. Колодіна, Л. А. Ольховик та В. В. Мінковського, які обґрунтовують орендну природу бербоут-чартеру, звертають увагу на фрагментарність його законодавчого регулювання та значення договірного розподілу витрат, ризиків і відповідальності сторін [2; 3; 4]. У зарубіжній літературі проблематика bareboat / demise charter опрацьована значно ширше. Так, О. Костадінов аналізує правові та фінансові аспекти бербоут-чартеру за англійським приватним морським правом і підкреслює значення передачі фрахтувальнику повного контролю над судном [8]. М. Davis, E. Plomaritou, A. Papadopoulos та S. Vaughen досліджують правову природу бербоут-чартеру, його відмежування від інших видів чартеру та особливості договірного регулювання відповідних відносин [13; 14; 15]. А. Gilabert Gascón спеціально звертає увагу на страхові та інші проблеми відповідальності сторін у bareboat charter agreements у світлі BARECON 2017 [16]. Окремо слід відзначити комплексне дослідження Е. Jones, J. Leabeater, R. Noakes, S. O'Sullivan, R. Scrivener, T. Steward, J. Watthey та А. Wright, у якому системно проаналізовано права й обов'язки сторін за бербоут-чартером, стандартну форму BARECON 2017, а також питання припинення договору, повернення судна та відшкодування збитків [17]. Водночас, попри наявність значного масиву досліджень, у межах порушеної теми недостатньо опрацьованим залишається комплексне поєднання двох питань: правової природи договору бербоут-чартеру та проблем регулювання відповідальності сторін за цим договором саме в українському праві. Недостатньо дослідженим також є питання про те, наскільки чинна модель КТМУ відповідає природі бербоут-чартеру як договору, за яким фрахтувальник набуває повного фактичного контролю над судном. Саме ця обставина зумовлює необхідність подальшого дослідження.

Метою статті є з'ясування правової природи договору бербоут-чартеру, визначення особливостей та недоліків чинного регулювання відповідальності сторін за цим договором в Україні, а також обґрунтування напрямів удосконалення положень Кодексу торговельного мореплавства України з урахуванням

міжнародної договірної практики, насамперед підходів, відображених у проформі BARECON 2017.

Матеріали і методи. Нормативну основу дослідження становлять положення Кодексу торговельного мореплавства України, які регулюють договір фрахтування судна на певний час, окремі аспекти бербоут-чартеру та правове становище судна у відповідних правовідносинах. Для порівняльно-правового аналізу використано положення міжнародної стандартизованої проформи BARECON 2017, що містить більш деталізоване регулювання розподілу ризиків, експлуатації судна та відповідальності сторін за договором бербоут-чартеру. Теоретичним підґрунтям дослідження є праці українських та іноземних науковців, присвячені правовій природі бербоут- і дімаїз-чартеру, а також питанням співвідношення цього договору з орендою морського судна. Емпіричну основу становлять релевантні матеріали судової практики та приклади міжнародного договірного регулювання, використані для виявлення прогалин чинного законодавства України та оцінки можливих шляхів його вдосконалення. У ході дослідження застосовано формально-юридичний, системний, порівняльно-правовий та логіко-догматичний методи.

Виклад основного матеріалу. Договір бербоут-чартеру є найбільш наближеним до договору оренди серед усіх інших видів договору фрахтування. Згідно ч. 2 ст. 203 Кодексу торговельного мореплавства України (надалі — «КТМУ») за бербоут-чартером фрахтувальнику надається не споряджене і не укомплектоване екіпажем судно [1]. На думку автора, у бербоут-чартері має місце оренда специфічного транспортного засобу — морського судна повністю та без інших специфічних умов.

Як зазначають науковці О. Балобанов та А. Пальченко, бербоут-чартер за своєю юридичною природою є передбаченим Цивільним Кодексом України договором майнового найму (оренди) морського судна. Глава 1 розділу VI КТМУ «Договір фрахтування судна на певний час» чітко не регламентує правовідносини сторін, їх взаємні права та обов'язки, надаючи сторонам можливість самим деталізувати правовідносини між собою. Української проформи бербоут-чартерного контракту немає. Як і тайм-чартер, договором фрахтування судна на якийсь час, бербоут-чартер — «bareboat charter» розглядається як різновид договору оренди транспортного судна, але без надання послуг з керування транспортним засобом та його технічної експлуатації [2].

В контексті дослідження бербоут-чартеру науковець Колодін А. О. звертає увагу на відсутність конкретизованого положення регулюючого питання фрахтування транспортних засобів в умовах бербоут-чартеру у більшості іноземних законодавств. Основна увага робиться на регулювання правовідносин між судновласником та фрахтувальником у бербоут-чартері на підставі відповідного договору, тобто письмового документу в якому передбачено

розподіл відповідальності та витрат з утримання і експлуатації транспортного засобу [3].

Ольховик Л. А., зазначаючи, що бербоут-чартер є різновидом договору морського лізингу, також зазначає, що бербоут-чартер — це найбільш поширена форма оренди судна в світовій практиці, де судновласник передає судно в оренду на певний термін без судових запасів та екіпажу [4].

Схожу позицію щодо розуміння бербоут-чартера орендою транспортного засобу підтримує і судова практика. Зокрема, Одеський апеляційний господарський суд у Постанові від 27.07.2016 у справі № 916/4322/15 зазначив, що в розділі VI Кодексу торговельного мореплавства України, який регулює фрахтування суден, в окрему статтю виділено суборенду (стаття 206 Кодексу торговельного мореплавства України), що також підтверджує, що договір бербоут-чартеру є одним із різновидів договору майнового найму (оренди), що регулюється загальними нормами цивільного законодавства України в тій частині, що не врахована нормами спеціального законодавства. Також в договорі стандартного Бербоутного чартеру Балтійського і міжнародного морського комітету від 18.12.2001 року N КД-39 вказано, що даний чартер є орендою судна [5]. Подібний підхід підтримано Верховним Судом у Постанові від 19.03.2024 у справі № 915/458/23, згідно з якою загальним поняттям фрахт саме у торговому мореплаванні обумовлена договором або законом плата за перевезення вантажу або надання судна в користування за договорами бербоут-чартер або тайм-чартеру. Разом з тим чартером є договір між судновласником і фрахтувальником про оренду судна або його частини на певний рейс або термін [6]. З вищенаведеного зрозуміло, що бербоут-чартер найчастіше з-поміж інших договорів чартеру відноситься до договорів оренди (найму) транспортних засобів і розуміється саме як передача в найм усього судна судновласником фрахтувальнику.

Цікаво, що в літературі та практиці можна також зустріти термін дімайз-чартер (*demise charter*), що насправді є повним синонімом бербоут-чартеру. Так, абзац 169.107 Розділу 46 «Суднопластво» Кодексу федеральних правил США прямо визначає, що термін «фрахтувальник за демайз-чартером» або «бербоут-фрахтувальник» є синонімом поняття «тимчасовий власник» [7]. В науці також ототожнюють бербоут та дімайз-чартери, зокрема, болгарський вчений О. Костадинов вказує, що «Бербоут-чартер, також званий демайз-чартером, є особливим видом договору, за яким фрахтувальник отримує повний контроль і відповідальність за експлуатацію судна. Такі договори не передбачають переходу права власності, а лише тимчасове володіння і контроль над судном, які передаються від судновласника до фрахтувальника на строк дії угоди [8]». На нашу думку, в аспекті законодавства України, враховуючи вище наведене, немає доцільності розрізняти дімайз

та бербоут-чартери, а слід сприймати ці терміни як синоніми.

Якщо проаналізувати КТМУ на наявність норм про бербоут-чартер, можна побачити, що КТМУ містить досить обмежену кількість спеціальних норм про цей договір, більшість з яких міститься не у спеціальній главі про фрахтування, а у положеннях про судно Розділу II «СУДНО» КТМУ (у ст. 27 про реєстрацію судна, ст. 32 про національну належність судна, ст. 34 про тимчасову втрату українським судном права плавання під Державним прапором України, п 18 і 19 ст. 42 і у ст. 43 про морські вимоги, а також у ст. 46 про захист інтересів фрахтувальника арештованого судна за бербоут-чартером). Положення ст. ст. 203–214 КТМУ містять лише три конкретизації на бербоут-чартер, втім, у своїй сукупності ці норми є загальними для тайм- та бербоут-чартеру, а тому саме їх варто вважати основними для договору бербоут-чартеру як одного з договорів фрахтування.

Фрагментарність норм КТМУ можна пояснити наявністю уніфікованих проформ бербоут-чартеру, як BARECON 2001 та BARECON 2017, розроблені BIMCO. Зазначені проформи мають детальне врегулювання ключових питань експлуатації судна, розподілу ризиків та відповідальності сторін. Це може обумовлювати відсутність у КТМУ комплексного й детального регламентування, адже на практиці сторони спираються на міжнародні стандартизовані договори, які заповнюють прогалини національного законодавства. Однак, ситуація із «заповненням прогалин» не може бути причиною правової невизначеності, що на разі має місце в регулюванні договору бербоут-чартеру в Україні. Тому, надалі варто розглянути на прикладі таких проформ, які з питань, що потребують регулювання, варто було б включити в зміст КТМУ.

У договорі бербоут-чартеру як в договорі оренди ключову роль відіграє об'єкт цього договору — судно, а також предмет цього договору — право користування судном, яке власник або судновласник передає іншій особі за плату в строкове користування. Для того, щоб укласти договір бербоут-чартеру, судновласник повинен мати відповідні права на судно, щоб потім їх передати фрахтувальнику. Оскільки право власності є основою для укладення договору бербоут-чартеру, в контексті цього договору важливо забезпечити захист прав власника від можливих втрат, адже судновласник, на відміну від фрахтувальника, ризикує своїм основним та дорогим активом — судном. Стаття 217 КТМУ передбачає, що фрахтувальник відповідає за збитки, викликані рятуванням, пошкодженням або загибеллю судна, якщо збитки сталися з його вини [1]. Для тайм-чартеру, де судно передається разом з капітаном та екіпажем це логічно, адже, по-перше, саме пов'язані з судновласником особи відповідальні за хід судна по морю, а тому вони можуть діяти відповідно для

зменшення чи збільшення ризиків, а також мають доступ до всієї інформації та документації на судні. Проте, в бербоут-чартері судновласник фактично передає судно у користування фрахтувальника повністю, і з цього моменту вже цілком від волі та дій фрахтувальника залежить доля судна. У наведеній ситуації виходить, що судновласник зі свого боку ризикує своїм майном, ввіреним іншій особі, коли фрахтувальник має суттєве обмеження відповідальності за судно та свої дії щодо нього.

На нашу думку, така ситуація не є справедливою і, насправді, суттєво зміщує баланс інтересів в сторону фрахтувальника, який отримує контроль над чужою власністю і несе відповідальність лише тоді, коли його вину доведуть. Як зазначив Касаційний господарський суд у Постанові від 24.02.2021 у справі № 904/982/19, за загальною теоретичним тлумаченням поняття вини, вина виражається у формі умислу чи необережності. Умисел як форма вини включає елемент усвідомлення та наміру. Діяння особи вважаються такими, що вчинені з умислом, якщо вона усвідомлювала протиправність своєї поведінки та бажала або свідомо допускала настання шкоди (збитків). Вина у формі необережності має місце за відсутності у особи наміру завдати шкоди. При необережності особа не передбачала можливість настання шкідливих наслідків свого діяння, хоча могла та повинна була їх передбачити або легковажно (безпідставно) сподівалася на їх відвернення [9]. При цьому, саме доведення вини фрахтувальника може бути ускладненим саме тим, що фрахтувальник має повний контроль над судном і те, що насправді відбувається під час перебування судна в морських водах, найімовірніше буде відомо лише фрахтувальнику. Тобто, має місце де-факто більш вигідне положення фрахтувальника, яке він з великою вірогідністю може використати для недобросовісних дій, спрямованих на знищення, підробку чи замовчування доказів під час встановлення умисної чи необережної вини для відшкодування збитків судновласника.

Цікаво, що проформа BARECON 2017 має інший підхід до визначення відповідальності сторін за договором бербоут-чартеру, а саме у ст. 22 (а) проформи зазначено, що фрахтувальники зобов'язуються відшкодувати власникам будь-які збитки, шкоду чи витрати, які виникають у зв'язку з експлуатацією судна фрахтувальниками, а також від будь-яких прав утримання будь-якого характеру, що виникли у зв'язку з подіями протягом періоду чартеру. Це включає відшкодування за будь-які збитки, шкоду чи витрати, що виникають у зв'язку з будь-якою міжнародною конвенцією, яка може покладати відповідальність на власників [10]. Тобто, BARECON 2017 покладає розширену відповідальність саме на фрахтувальника, без прив'язки до вини, а також визначає період, протягом якого фрахтувальник несе відповідальність за всі збитки та витрати, завдані судну, судном через його використання фрахтуваль-

ником та судновласниками — протягом усього періоду чартеру. На нашу думку, такий підхід є більш справедливим, адже спрямований на захист права власності судновласника, що ризикує цінним активом — судном.

Більше того, проформа BARECON 2017 також визначає ще й відповідальність фрахтувальника за збитки, завдані підписанням капітаном, офіцерами чи агентами коносаментів або інших документів, а також за арешт судна, крім арешту з вини власників. Наведений підхід видається більш сприятливим для забезпечення балансу інтересів, адже за бербоут-чартером команда на судні призначається та контролюється фрахтувальником. Якщо проаналізувати КТМУ, то за його положеннями виходить, що фрахтувальник, посилаючись на ст. 211 КТМУ, може уникати відповідальності за дії його команди, адже команда може діяти і всупереч вказівкам фрахтувальника. Не виключеною є ситуація, коли такі вказівки фрахтувальника були усними і ніде не зафіксованими, але врешті призвели до збитків. У такому разі вину фрахтувальника довести складно, а з посиланням на ст. 211 КТМУ він може уникнути відповідальності, внаслідок чого судновласник невинувато зазнає збитків, які ніхто не відшкодуватиме.

Відповідно, на нашу думку, для забезпечення балансу інтересів, у ст. 211 КТМУ варто додати окремі спеціальні положення про відповідальність сторін за бербоут-чартером, що мають суттєво відрізнитися від загальних положень для інших договорів фрахтування. Зокрема, можна передбачити нову частину статті 211 КТМУ для відповідальності фрахтувальника окремо за бербоут-чартером, в якій зазначити, що за бербоут-чартером фрахтувальник відповідає за усі збитки, завдані судновласнику за період фактичного користування судном, крім випадків, коли фрахтувальник доведе, що такі збитки були завдані не з його вини, а судновласник несе відповідальність за збитки, завдані з його вини фрахтувальнику. Також можна передбачити, що фрахтувальник несе відповідальність за збитки, завдані з вини екіпажу судна, незалежно від наявності його вини, крім випадків, коли фрахтувальник доведе, що він вчинив усі залежні від нього дії для уникнення чи недопущення таких збитків або такі збитки настали з вини судновласника.

Крім цього, КТМУ також не містить важливого застереження про те, що усі дії екіпажу судна, навіть якщо вони породжують зобов'язання для судновласника, мають «лягати» саме на фрахтувальника, як орендаря судна, що відповідає за свою команду, і за управління орендованим майном. Пункт 22 (b) проформи BARECON 2017 спрямований серед іншого на настання таких наслідків для фрахтувальника, передбачає, що «Фрахтувальники погоджуються відшкодувати Власникам усі наслідки або зобов'язання, що виникають у зв'язку з підписанням

капітаном, офіцерами чи агентами коносаментів або інших документів [10].

З одного боку, таке положення здається очевидним та таким, що не потребує уточнення, адже фрахтувальник як орендар повністю відповідає за свою команду та її дії, однак на практиці не виключені випадки, коли внаслідок дій членів екіпажу в певних юрисдикціях можуть виникнути зобов'язання для судновласника. Наприклад, у судовій практиці з тайм-чартеру наочно виявляються ризики для судновласника, пов'язані з діями капітана, який формально залишається у трудових відносинах із власником, але виконує комерційні інструкції фрахтувальника. Так, у справі *The Starsin* (2003, UKHL 12) [11] Палата лордів Об'єднаного Королівства дійшла висновку, що коносамент, підписаний капітаном для судновласника, слід розглядати як «коносамент власника» (*owner's bill of lading*), унаслідок чого саме власник, а не тайм-чартерер, відповідає перед третіми особами за зобов'язаннями з перевезення. Такий підхід впливає з особливостей тайм-чартеру, де екіпаж і капітан юридично належать до сфери управління власника. Натомість у бербоут-чартері ситуація кардинально інша, адже судновласник передає судно без екіпажу, а капітан і команда наймаються безпосередньо фрахтувальником, який визнається «власником *pro hac vice*» (такий правовий висновок зроблений Верховним Судом США у справі *Reed v. The Yaka*, 1963 [12]).

Відповідно, фрахтувальник за бербоут-чартером має нести повну відповідальність за дії свого екіпажу та укладені ними правочини. Відсутність у КТМУ чіткої норми про покладення на фрахтувальника всіх наслідків, що випливають з актів капітана, створює потенційну небезпеку для судновласників у разі застосування аналогії з тайм-чартером, як це впливає з поточних формулювань ст. 211 КТМУ, тому доцільно внести зміни, закріпивши положення, подібне до п. 22(b) проформи BARECON 2017, яке прямо встановлює, що дії екіпажу фрахтувальника

за бербоут-чартером мають наслідки передусім для фрахтувальника [10].

Висновки та перспективи подальших досліджень. Отже, договір бербоут-чартеру у науці, практиці та законодавстві сприймається як найбільш близький до оренди правовий інститут, що забезпечує фрахтувальнику повне володіння і контроль над судном на строк його використання. В українському законодавстві спеціальне регулювання цього договору є фрагментарним і не охоплює ключові аспекти правового становища сторін, унаслідок чого на практиці визначальну роль відіграють міжнародні стандартизовані проформи, передусім BARECON 2001 та BARECON 2017, які детально регламентують порядок експлуатації судна, розподіл ризиків і відповідальності між судновласником та фрахтувальником. Судова практика України також підтверджує розуміння бербоут-чартеру як договору оренди судна, а у міжнародній доктрині поширене ототожнення термінів «бербоут-чартер» і «дімайз-чартер», що підкреслює їхню єдність за змістом. Водночас саме бербоут-чартер, на відміну від інших різновидів чартерних договорів, надає фрахтувальнику найбільшу автономію і створює найбільші ризики для судновласника, адже останній передає у користування свій основний і найбільш цінний актив, тоді як чинне законодавство не гарантує достатнього балансу інтересів. Саме тому доцільним є внесення змін до КТМУ з метою закріплення обов'язку фрахтувальника, зокрема, нести повну відповідальність за дії свого екіпажу та наслідки експлуатації судна. Імплементация цих положень дозволить гармонізувати українське законодавство з міжнародними стандартами і забезпечити справедливий баланс інтересів сторін у відносинах бербоут-чартеру. Перспективи подальших досліджень полягають у подальшому виробленні цілісного підходу до відповідальності сторін договору бербоут-чартеру в контексті його розуміння як договору морської оренди судна.

ДОДАТКОВА ІНФОРМАЦІЯ

ФІНАНСУВАННЯ: Автори не отримували фінансування для цього дослідження.

ЗАЯВА ПРО ДОСТУПНІСТЬ ДАНИХ: Не застосовується.

КОНФЛІКТ ІНТЕРЕСІВ: Автори заявляють про відсутність конфлікту інтересів.

Література

1. Кодекс торговельного мореплавства України : Закон України від 23.05.1995 № 176/95-ВР. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/Laws/show/176/95-вр> (дата звернення: 07.02.2026).
2. Балобанов О., Пальченко А. Правові аспекти передачі в бербоут-чартер морських суден, що плавають під прапором України. *Юридичний вісник*. 2021. № 6. С. 175–183. URL: <http://yuv.onua.edu.ua/index.php/yuv/article/view/2280> (дата звернення: 20.01.2026).
3. Колодін А. О. До окремих питань правового регулювання бербоут-чартеру. Шерешевські читання. Оновлення цивільного кодексу України: концептуальні засади: матеріали Всеукраїнської науково-практичної конференції (м.

Одеса, 11 грудня 2020 р.) / за заг. ред. Є. О. Харитонова. Одеса: Фенікс, 2020. С. 158–160. URL: <https://dspace.onua.edu.ua/bitstreams/b65f16d0-b57d-4cf5-b891-ca3ddf00a000/download> (дата звернення: 20.01.2026).

4. Ольховик Л. А., Мінковський В. В. Форми договору лізингу морського судна. *Актуальні проблеми вітчизняної юриспруденції*. 2018. Вип. 2(2). С. 7–10. URL: [http://nbuv.gov.ua/UJRN/apvu_2018_2\(2\)_4](http://nbuv.gov.ua/UJRN/apvu_2018_2(2)_4) (дата звернення: 20.01.2026).

5. Одеський апеляційний господарський суд. Постанова від 27.07.2016 у справі № 916/4322/15. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/59287768> (дата звернення: 20.01.2026).

6. Верховний Суд. Постанова від 19.03.2024 у справі № 915/458/23. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/117879913> (дата звернення: 20.01.2026).

7. United States. Code of Federal Regulations: 46 CFR § 169.107. URL: <https://www.ecfr.gov/current/title-46/chapter-I/subchapter-R/part-169/subpart-169.100/section-169.107> (дата звернення: 20.01.2026).

8. Kostadinov O. Some Legal and Financial Aspects of Bareboat Charter as per English Private Maritime Law. *Deutsche internationale Zeitschrift für zeitgenössische Wissenschaft*. 2025. № 106. P. 24–27. DOI: 10.5281/zenodo.15705600. URL: <https://zenodo.org/records/15705600> (дата звернення: 20.01.2026).

9. Касаційний господарський суд у складі Верховного Суду. Постанова від 24.02.2021 у справі № 904/982/19. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/95240657> (дата звернення: 20.01.2026).

10. BIMCO. BARECON 2017 (Standard Bareboat Charter Party). URL: <https://www.bimco.org/contractual-affairs/bimco-contracts/contracts/barecon-2017/> (дата звернення: 20.01.2026).

11. The Starsin [2003] UKHL 12: Judgment of the House of Lords (United Kingdom), 13.03.2003. URL: <https://www.bailii.org/uk/cases/UKHL/2003/12.html> (дата звернення: 20.01.2026).

12. Reed v. The Yaka, 373 U.S. 410 (1963): Supreme Court of the United States, Judgment of 27.05.1963. URL: <https://supreme.justia.com/cases/federal/us/373/410/> (дата звернення: 20.01.2026).

13. Davis M. Bareboat Charters. 2nd ed. London: LLP, 2005. XXXIII, 295 p.

14. Plomaritou E., Papadopoulos A. Shipbroking and Chartering Practice. 8th ed. London: Informa Law from Routledge, 2018. 770 p.

15. Baughen S. Shipping Law. 8th ed. London: Routledge, 2023. 486 p.

16. Gilabert Gascón A. Insurance related problems in bareboat charter agreements. *Journal of Shipping and Trade*. 2021. Vol. 6, no. 1. P. 1–18. DOI: 10.1186/s41072-021-00093-3.

17. Jones E., Leabeater J., Noakes R., O'Sullivan S., Scrivener R., Steward T., Watthey J., Wright A. Bareboat Charters. 1st ed. London: Informa Law from Routledge, 2025. 440 p.

References

1. Kodeks torhovelnogo moreplavstva Ukrainy: Zakon Ukrainy vid 23 travnia 1995 roku No. 176/95-VR [Merchant Shipping Code of Ukraine: Law of Ukraine of 23 May 1995 No. 176/95-VR]. Retrieved from <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/176/95-вр>

2. Balobanov, O., & Palchenko, A. (2021). Pravovi aspekty peredachi v berbout-charter morskykh suden, shcho plavaiut pid praporom Ukrainy [Legal aspects of transferring sea vessels flying the flag of Ukraine under a bareboat charter]. *Yurydychnyi visnyk*, 6, 175–183. Retrieved from <http://yuv.onua.edu.ua/index.php/yuv/article/view/2280>

3. Kolodin, A. O. (2020). Do okremykh pytan pravovoho rehuliuвання berbout-charteru [On certain issues of legal regulation of bareboat charter]. In Ye. O. Kharytonov (Ed.), *Shereshevski chytannia. Onovlennia tsvyvilnoho kodeksu Ukrainy: kontseptualni zasady: materialy Vseukrainskoi nauково-praktychnoi konferentsii* (Odesa, 11 hrudnia 2020 roku) (pp. 158–160). Odesa: Feniks. Retrieved from <https://dspace.onua.edu.ua/bitstreams/b65f16d0-b57d-4cf5-b891-ca3ddf00a000/download>

4. Olkhovyk, L. A., & Minkovskyi, V. V. (2018). Formy dohovoru lizynhu morskoho sudna [Forms of a sea vessel leasing agreement]. *Aktualni problemy vitchyznianoї yurysprudentsii*, 2(2), 7–10. Retrieved from [http://nbuv.gov.ua/UJRN/apvu_2018_2\(2\)_4](http://nbuv.gov.ua/UJRN/apvu_2018_2(2)_4)

5. Odeskyi apeliatsiynyi hospodarskyi sud. (2016). Postanova vid 27 lypnia 2016 roku u spravi No. 916/4322/15 [Resolution dated 27 July 2016 in case No. 916/4322/15]. Retrieved from <https://reyestr.court.gov.ua/Review/59287768>

6. Verkhovnyi Sud. (2024). Postanova vid 19 bereznia 2024 roku u spravi No. 915/458/23 [Judgment dated 19 March 2024 in case No. 915/458/23]. Retrieved from <https://reyestr.court.gov.ua/Review/117879913>

7. United States. (current). Code of Federal Regulations: 46 CFR § 169.107. Retrieved from <https://www.ecfr.gov/current/title-46/chapter-I/subchapter-R/part-169/subpart-169.100/section-169.107>

8. Kostadinov, O. (2025). Some legal and financial aspects of bareboat charter as per English private maritime law. *Deutsche internationale Zeitschrift für zeitgenössische Wissenschaft*, 106, 24–27. <https://doi.org/10.5281/zenodo.15705600>

9. Kasatsiynyi hospodarskyi sud u skladi Verkhovnoho Sudu. (2021). Postanova vid 24 liutoho 2021 roku u spravi No. 904/982/19 [Judgment dated 24 February 2021 in case No. 904/982/19]. Retrieved from <https://reyestr.court.gov.ua/Review/95240657>

10. BIMCO. (2017). BARECON 2017 (Standard Bareboat Charter Party). Retrieved from <https://www.bimco.org/contractual-affairs/bimco-contracts/contracts/barecon-2017/>

11. The Starsin [2003] UKHL 12: Judgment of the House of Lords (United Kingdom), 13 March 2003. Retrieved from <https://www.bailii.org/uk/cases/UKHL/2003/12.html>
12. Reed v. The Yaka, 373 U.S. 410 (1963): Supreme Court of the United States, Judgment of 27 May 1963. Retrieved from <https://supreme.justia.com/cases/federal/us/373/410/>
13. Davis, M. (2005). Bareboat charters (2nd ed.). London: LLP.
14. Plomaritou, E., & Papadopoulos, A. (2018). Shipbroking and chartering practice (8th ed.). London: Informa Law from Routledge.
15. Baughen, S. (2023). Shipping law (8th ed.). London: Routledge.
16. Gilabert Gascón, A. (2021). Insurance related problems in bareboat charter agreements. *Journal of Shipping and Trade*, 6(1), 1–18. <https://doi.org/10.1186/s41072-021-00093-3>
17. Jones, E., Leabeater, J., Noakes, R., O'Sullivan, S., Scrivener, R., Steward, T., Watthey, J., & Wright, A. (2025). Bareboat charters (1st ed.). London: Informa Law from Routledge.

Дата першого надходження статті до видання: 14.02.2026

Дата прийняття статті до друку після рецензування: 20.03.2026

Дата публікації: 29.03.2026