

АКТУАЛЬНІ ПРОБЛЕМИ ПРАВА ТА СОЦІАЛЬНОЇ ПОЛІТИКИ

МОРОЗ ІЛЛЯ МИКОЛАЙОВИЧ

аспірант кафедри цивільного права Національного
юридичного університету імені Ярослава Мудрого
ORCID 0000-0001-7078-999X

УДК 347.453.6

DOI 10.37772/2518-1718-2025-3(51)-6

ОСОБЛИВОСТІ РОЗПОДІЛУ ПРАВ ТА ОБОВ'ЯЗКІВ ЩОДО ПІДТРИМАННЯ ПРИДАТНОГО СТАНУ РЕЧІ У ДОГОВОРІ НАЙМУ (ОРЕНДИ) ТРАНСПОРТНОГО ЗАСОБУ З ЕКІПАЖЕМ

У статті досліджуються питання особливостей розподілу прав та обов'язків щодо підтримання придатного стану речі у договорі найму (оренди) транспортного засобу з екіпажем. Одними з ключових обов'язків, що складають зміст зобов'язання у договорі найму (оренди), є обов'язки з проведення капітального та поточного ремонту. У випадку найму транспортного засобу перелік обов'язків, пов'язаних з підтриманням придатності речі, доповнюється обов'язком проведення її технічного обслуговування. Капітальний та поточний ремонт транспортного засобу може покладатись і на наймача, і на наймодавця, у той час як технічне обслуговування є тягарем наймача. Такий розподіл обов'язків між сторонами у відносинах класичного найму заснований на пануванні наймача над річчю та самостійному користуванні нею протягом усього строку договору. У той же час, у договорі найму (оренди) транспортного засобу з екіпажем управління орендованою річчю здійснюється екіпажем наймодавця, а не наймачем чи його представниками. Подібна особливість згаданого договору піднімає ряд практичних і теоретичних питань, пов'язаних з справедливістю і обґрунтованістю такого ж розподілу прав та обов'язків щодо підтримання придатного стану речі. Такі питання ніколи не були предметом окремого наукового дослідження.

Ключовим питанням є те, на яку зі сторін досліджуваного договору мають бути покладені обов'язки з проведення поточного та капітального ремонту, а також технічного обслуговування транспортного засобу. Ще одним важливим питанням є з'ясування того, чи взагалі доцільним є їх виділення в якості окремих обов'язків, або ж вони охоплюються обов'язком більш широкого змісту. На кінець, необхідно встановити якими будуть правові наслідки подібного розподілу. Шляхом до вирішення названих проблем може стати встановлення особи, яка панує над річчю і чікими «руками» здійснюється користування нею.

Автор робить висновок про те, що, конструкція договору найму (оренди) транспортного засобу з екіпажем обумовлює покладення на наймодавця обов'язку забезпечити наймачу можливість користуватись транспортним засобом протягом усього строку договору. Оскільки цей обов'язок є перманентним, в частині підтримання придатності речі він походить на гарантії якості речі, надання яких в класичному наймі носить диспозитивний характер. Автор стверджує, що такий обов'язок наймодавця за змістом є ширшим за обов'язки з проведення капітального та поточного ремонту, а тому повністю їх поглинає. У той же час, виділення та закріплення за наймодавцем обов'язку з технічного обслуговування транспортного засобу, який в класичному наймі покладається на наймача, автор вважає доцільним. З названих причин, автор резюмує невиправданість наділення сторін окремими правами вимагати розірвання договору та відшкодування завданих збитків внаслідок непроведення капітального чи поточного ремонту, оскільки наслідки порушення гарантії якості речі охоплюють ще більш широкий перелік прав. Зрештою, автор пропонує внести до цивільного законодавства відповідні зміни.

Ключові слова: договір найму (оренди) транспортного засобу з екіпажем, капітальний ремонт, поточний ремонт, технічне обслуговування.

Постановка проблеми. У відносинах найму (оренди) багато значення приділяється обов'язкам з проведення капітального та поточного ремонту орендованої речі. За рахунок їх виконання уможлиблюється нормальне використання речі наймачем та підвищується ймовірність її повернення в цілісності наймодавцю. Коли ж йдеться про найм такої речі як транспортний засіб, перелік обов'язків, пов'язаних з підтриманням її справності, доповнюється обов'язком проведення її технічного обслуговування. Обов'язки проведення поточного ремонту та технічного обслуговування транспортного засобу у договорі найму (оренди) транспортного засобу без екіпажу законодавством покладаються на наймача (перший – диспозитивно, другий – імперативно). В свою чергу, капітальний ремонт транспортного засобу лежить на плечах наймодавця, якщо тільки сторони не вирішать перекласти цей тягар на наймача. Подібний розподіл обов'язків між сторонами у згаданих відносинах ґрунтується тому, що наймач за договором найму (оренди) транспортного засобу без екіпажу отримує останній у панування, і, хоч і тимчасово, користується ним самостійно. Цим і пояснюється те, що у класичному наймі втручання наймодавця у вигляді капітального ремонту мають епізодичний, а не постійний характер.

На противагу традиційному найму, у договорі найму (оренди) транспортного засобу з екіпажем наймач користується орендованим транспортом за рахунок послуг з його управління та технічної експлуатації, що надаються екіпажем наймодавця. При цьому, в контексті розподілу обов'язків з проведення капітального та поточного ремонту, а також технічного обслуговування, правове регулювання у обох підвидів договору найму (оренди) транспортного засобу є спільним. У зв'язку з цим виникають питання щодо обґрунтованості в досліджуваному договорі такого ж розподілу прав та обов'язків щодо підтримання придатного стану речі, як і в договорі найму (оренди) транспортного засобу без екіпажу.

Серед таких питань найбільш вагомим є встановлення сторони, на яку, з огляду на конструкцію досліджуваного договору, мають бути покладені обов'язки з проведення поточного та капітального ремонту, а також технічного обслуговування транспортного засобу. Якщо ці обов'язки в досліджуваному договорі сконцентровані на боці лише однієї сторони, слід з'ясувати, чи є загалом доцільним їх виділення в якості окремих обов'язків, або ж вони охоплюються обов'язком більш широкого характеру. На кінець, якщо розподіл цієї частини прав та обов'язків сторін у досліджуваному договорі виглядає інакше ніж в класичному наймі, варто встановити яких змін зазнають правові наслідки такого розподілу.

Проблема визначення належності прав та обов'язків щодо підтримання придатності речі у досліджуваному договорі має досить вагоме значення як в науці цивільного права, так і в практиці правозастосування.

Укладаючи договір найму (оренди) транспортного засобу з екіпажем, сторони повинні усвідомлювати на плечі кого з них ляже тягар проведення капітального або поточного ремонту, і хто з них стане відповідальним за технічне обслуговування орендованого транспорту. З огляду на те, що в класичному наймі, що має спільне правове регулювання з досліджуваним договором, обов'язки проведення технічного обслуговування закріплено нормами імперативного характеру, наразі сторони договору найму (оренди) транспортного засобу з екіпажем позбавлені можливості відступити від такого розподілу, або принаймні внести в нього більше ясності. Проведення поточного ремонту зазвичай покладається на наймача. В свою чергу, покладення обов'язку проведення капітального ремонту на наймодавця в класичному наймі має диспозитивний характер. Бажаючи закріпити такий обов'язки проведення поточного та капітального ремонту (відступивши від загального правила) за наймачем у договорі найму (оренди) транспортного засобу з екіпажем, сторони мають розуміти, чи може останній такі обов'язки виконати. Конструкція досліджуваного договору дає підстави для сумнівів у тому, що розподіл прав та обов'язків сторін, притаманний класичним орендним відносинам, є актуальним і для найму транспортного засобу разом з екіпажем.

Хоча згадані питання самі по собі є важливими, з'ясуванню відповідей на них ще більшого значення додає той факт, що з порушенням перелічених обов'язків законодавство пов'язує виникнення деяких прав, що виступають мірами захисту потерпілої сторони. До таких мір захисту відносяться право вимагати розірвання договору, відшкодувати завдані збитки тощо. Оскільки їх застосування ставиться в залежність від покладення обов'язків з підтримання придатності речі на ту чи іншу сторону, згадані проблеми набувають ще більшої актуальності.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Проблема особливостей розподілу прав та обов'язків щодо підтримання придатного стану речі у договорі найму (оренди) транспортного засобу з екіпажем досьогодні не була предметом окремих наукових досліджень. Автори наукових праць обмежувалися дослідженнями такого розподілу в межах загальної конструкції договору найму (оренди) транспортного засобу (Л. Тарасенко [1, с. 60]), договору найму (оренди) автомобільного транспортного засобу без екіпажу (І. Чуркін [2, с. 97]), договору тайм-чартеру (А. Baker, J. Kenny, J. Kimball, T. Belknap [3, с. 4]),

мокрого лізингу (С. Haffey [4, с. 656], В. Kokran, Е. Paul [5, с. 24]). У той же час, питання розподілу прав та обов'язків щодо підтримання придатного стану речі у договорі найму (оренди) транспортного засобу з екіпажем, що охоплює усі види транспорту та суттєво відрізняється від класичного найму, комплексно ще не досліджувалося.

Мета статті – дослідити розподіл прав та обов'язків сторін договору найму (оренди) транспортного засобу з екіпажем щодо підтримання придатного стану речі. Для цього планується надати відповіді на такі питання: 1) на яку зі сторін договору найму (оренди) транспортного засобу з екіпажем мають бути покладені обов'язки з проведення поточного та капітального ремонту, а також технічного обслуговування транспортного засобу; 2) чи взагалі доцільним є їх виділення в якості окремих обов'язків; 3) які зміни у правових наслідках слідуватимуть за зміною розподілу зазначених обов'язків в досліджуваному договорі у порівнянні з класичним наймом. За методологічну основу для досягнення вказаної мети береться метод аналізу, спеціально-юридичний та діалектичний методи.

Виклад основного матеріалу. У договорі найму (оренди) транспортного засобу без екіпажу, який автор відносить до класичних різновидів найму, обидві сторони зацікавлені у забезпеченні справності речі на усіх етапах існування їх правовідносин. На їх початку, коли наймодавець ще не передав транспортний засіб наймачу, останній прагне отримати його у стані, який відповідає домовленості сторін, що, як правило, означає придатність транспортного засобу для використання за його основним призначенням – переміщенням у просторі. Для наймодавця також важливо передати наймачу річ у справності, оскільки тільки так він почне отримувати плату за найм. У класичному наймі саме на цьому етапі тягар наймодавця із забезпечення належного технічного стану транспортного засобу є найбільш вагомим, адже, не задоволений якістю речі наймач може і відмовитись від договору. Після передачі транспортного засобу наймачу тягар його утримання, забезпечення схоронності та ремонту майже повністю (окрім, хіба що, капітального ремонту) лягає на плечі наймача. З цього моменту обов'язки сторін по підтриманню придатності речі розподіляються між наймодавцем та наймачем наступним чином. Поточний ремонт (як правило) та технічне обслуговування транспортного засобу стають обов'язками наймача, оскільки він, пануючи над транспортним засобом після передачі, має дбати про його справність. Володіння річчю забезпечує наймачу фізичний доступ до неї, що дозволяє йому оперативно проводити технічне обслуговування, і, за необхідності, виконувати поточний ремонт. Капітальний ремонт є заходом доволі неор-

динарним, тому покладення обов'язку його проведення на наймодавця пояснюється скоріше його порівняно високою вартістю, яку справедливіше перекласти на власника речі. З вказаного видно, що роль наймодавця у користуванні наймачем річчю є епізодичною, і зводиться вона до виконання завершених дій, після закінчення яких наймодавцю залишається дистанціюватися від подальших втручань у користування транспортним засобом.

В свою чергу, за змістом ч. 1 ст. 805 Цивільного кодексу України (надалі – «ЦК України») у договорі найму (оренди) транспортного засобу з екіпажем управління та технічна експлуатація транспортного засобу, переданого у найм з екіпажем, провадяться його екіпажем [6]. Це стосується усіх різновидів досліджуваного договору, незалежно від виду транспорту, що орендується. Так, відповідно до ст. 210 Кодексу торговельного мореплавства України у разі фрахтування судна за тайм-чартером капітан та інші члени екіпажу підпорядковуються розпорядженням фрахтувальника щодо експлуатації судна, за винятком розпоряджень щодо судноводіння, внутрішнього розпорядку на судні та складу екіпажу [7].

З наведених норм видно, що право користування у договорі найму (оренди) транспортного засобу з екіпажем реалізується наймачем шляхом отримання послуг з його управління і технічної експлуатації від наймодавця, які безпосередньо надає екіпаж. Право володіння, зміст якого складає панування над річчю, у цьому договорі залишається за наймодавцем або переходить до інших осіб (членів екіпажу або їх роботодавця), але ніколи – до наймача. Збереження права володіння за особою, яка здатна безпосередньо прикладати до речі свої зусилля, забезпечує можливість опосередкованого вилучення корисних властивостей транспортного засобу на користь наймача. У той же час, збереження такого панування над транспортним засобом за наймодавцем означає, що наймач не може провести його технічне обслуговування чи ремонт. Складно очікувати від наймача, який не допущений навіть до управління транспортним засобом, здійснення таких складних дій. Звісно, фактичне виконання цього обов'язку наймачем могло б зводитись лише до оплати послуг ремонтних організацій, верфей чи станцій технічного обслуговування. Втім, відносно найму (оренди) транспортного засобу з екіпажем взагалі не притаманно покладення на наймача подібних обов'язків ні в якому вигляді. Якщо обов'язки проведення поточного і капітального ремонту та технічного обслуговування транспортного засобу у досліджуваному договорі не належать наймачу, логічно припустити, що вони мають бути так чи інакше (окремо чи у складі більш широкого обов'язку) покладені на наймодавця.

Оскільки право користування у договорі найму (оренди) транспортного засобу з екіпажем реалізується тільки через надання послуг наймодавцем, його обов'язок перед наймачем виходить за рамки звичайної передачі транспортного засобу. Після виконання наймодавцем обов'язку передати транспортний засіб, укомплектований екіпажем, тільки починається виконання ним більш широкого обов'язку. Суть цього обов'язку полягає у забезпеченні наймача можливістю користуватись транспортним засобом протягом усього строку договору найму (оренди) ТЗ з екіпажем. Такий обов'язок є багатоаспектним, оскільки його виконання досягається не тільки за рахунок належного надання послуг, але і підтримання такого стану транспортного засобу, що дозволяє його використання. Це, означає, що, на відміну від договору найму (оренди) транспортного засобу без екіпажу, де роль наймодавця у забезпеченні його справності є переважно епізодичною, у договорі найму (оренди) транспортного засобу з екіпажем наймодавець має підтримувати належний технічний стан транспортного засобу протягом усього строку найму. Подібний висновок має вагоме значення для розподілу прав та обов'язків сторін у досліджуваному договорі.

Так, якщо обов'язок по забезпеченню можливості наймача користуватись транспортним засобом є постійним, це породжує обов'язок по підтриманні його справності, який за змістом є еквівалентним гарантіям якості речі, передбаченим ст. 767 ЦК України. Цей обов'язок фактично поглинає окремі обов'язки зі здійснення капітального та поточного ремонту речі, а тому необхідності в їх виокремленні в рамках досліджуваного договору немає. Інакше кажучи, якщо перманентний обов'язок наймодавця по підтриманні належного стану транспортного засобу за змістом відповідає гарантії його якості, то додаткове покладення на наймодавця обов'язків зі здійснення капітального та поточного ремонту, як, власне, і поділ такого ремонту на види, стає надмірним, адже і за відсутності таких окремих обов'язків наймодавець має здійснити ремонт в рамках наданої «гарантії».

У зв'язку з цим, не можна не помітити очевидну несправедливість спільного для обох видів найму транспортних засобів правового регулювання. Так, за змістом ч. 1 ст. 801 ЦК України підтримувати транспортний засіб у належному технічному стані зобов'язаний наймач [6]. Згадана норма, з огляду на її формулювання, є імперативною. У той же час, конструкція досліджуваного договору диктує необхідність покладення обов'язку з підтримання технічного стану транспорту на наймодавця. Прикметно, що такий розподіл прав та обов'язків між сторонами характерний для тайм-чартеру. Так, за змістом ст. 207

Кодексу торговельного мореплавства України (надалі – «КТМ України») судновласник зобов'язаний передати судно фрахтувальнику в стані, придатному для використання його з метою, передбаченою договором чартеру (фрахтування) судна на певний час. При фрахтуванні судна за тайм-чартером судновласник зобов'язаний, крім того, спорядити і укомплектувати судно екіпажем, а також підтримувати судно протягом терміну тайм-чартеру в морехідному стані, сплачувати його страхування і утримання суднового екіпажу [7]. Зі змісту наведеної норми видно, що при фрахтуванні судна за тайм-чартером обов'язок наймодавця із забезпечення морехідного стану судна є перманентним.

З урахуванням цього, автор пропонує доповнити положення ЦК України, присвячені договору найму (оренди) транспортного засобу з екіпажем нормою наступного змісту: «Якщо за договором найму (оренди) транспортного засобу останній передається разом з екіпажем, який його обслуговує, наймодавець зобов'язаний підтримувати транспортний засіб у належному технічному стані протягом строку такого договору. Якщо у транспортного засобу, переданого в найм разом з екіпажем, який його обслуговує, виявляються недоліки, що перешкоджають його використанню відповідно до договору, наймач має ті ж права, що відповідно до ч. 2 ст. 768 ЦК України має наймач, якому наймодавцем були надані гарантії якості речі».

У той же час, вважаємо, що обов'язок по проведенню технічного обслуговування має бути виокремлений та закріплений за наймодавцем. Це, по-перше, надасть змогу визначити на якій зі сторін лежить цей обов'язок, який до певної міри можна вважати публічно-правовим. По-друге, виділення цього обов'язку дозволить покласти його на наймодавця, а витрати на його проведення – на наймодавця. Потреба в технічному обслуговуванні часто залежить від інтенсивності користування транспортним засобом, тому покласти витрати на його проведення на наймача здається логічним.

Такий висновок підтверджується ще й тим, що сприйняття технічного обслуговування в якості обов'язку наймодавця є загальноприйнятним у світі. Наприклад, договір мокрого лізингу зазвичай розуміють як договір, в якому наймодавець «надає» наймачу повітряне судно, команду, обслуговування та страхування [4]. Таке розуміння сутності цього договору знайшло своє втілення і в його назві – АСМІ, що походить від аббревіатури англійських слів «повітряне судно» (англ. – «aircraft»), «екіпаж» (англ. – «crew»), «обслуговування» (англ. – «maintenance») та «страхування» (англ. – «insurance») [5].

З порушенням обов'язків по підтриманні придатного стану речі пов'язується виникнення деяких прав, що виступають мірами захисту майнових ін-

тересів потерпілої особи. Так, відповідно ч. 3 ст. 776 ЦК України якщо наймодавець не провів капітального ремонту речі, що перешкоджає її використанню відповідно до призначення та умов договору, наймач має право: 1) відремонтувати річ, зарахувавши вартість ремонту в рахунок плати за найм речі, або вимагати відшкодування вартості ремонту; 2) вимагати розірвання договору та відшкодування збитків. Якщо ж обов'язок проведення капітального ремонту речі договором було покладено на наймача, і останній не виконав такий обов'язок – наймодавець має право вимагати розірвання договору найму. [6] Окрім того, порушення обов'язку проведення капітального ремонту, коли воно призводить до тимчасового позбавлення наймача можливості користуватись транспортним засобом, часто розглядається в якості підстави для звільнення наймача від плати за найм [3].

В світлі пропонованих нами змін до розподілу прав та обов'язків сторін у договорі найму (оренди) транспортного засобу з екіпажем, присвячених підтриманню справності транспорту, видається, що правові наслідки, які законом пов'язуються з їх порушенням, також мають бути переглянуті. Відповідно до ч. 2 ст. 768 ЦК України якщо у речі, яка була передана наймачеві з гарантією якості, виявляється недоліки, що перешкоджають її використанню відповідно до договору, наймач має право за своїм вибором вимагати: 1) заміни речі, якщо це можливо; 2) відповідного зменшення розміру плати за найм речі; 3) безоплатного усунення недоліків речі або відшкодування витрат на їх усунення; 4) розірвання договору і відшкодування збитків, які були йому завдані [6]. Зі змісту наведеної норми видно, що гарантії якості речі, з якими автор пропонує ототожнити обов'язок по підтриманню належного технічного стану транспортного засобу, пропонують особі, права якої порушені, більш широкий інструментарій правових засобів, який, разом з тим, охоплює право

вимагати розірвання договору та відшкодування збитків. Відтак, в окремому закріпленні таких прав в якості наслідку порушення обов'язку провести капітальний ремонт в досліджуваному договорі немає потреби.

Висновки. Конструкція договору найму (оренди) транспортного засобу з екіпажем вимагає покладення на наймодавця обов'язку забезпечити наймачу можливість користуватись транспортним засобом протягом усього строку договору. Оскільки цей обов'язок є постійним, в частині підтримання придатності речі він походить на гарантії якості речі, надання яких в класичному наймі залежить від волі наймодавця. Подібний обов'язок наймодавця за змістом є ширшим за обов'язки з проведення капітального та поточного ремонту, а тому повністю їх поглинає. Водночас, виділення та закріплення за наймодавцем обов'язку з технічного обслуговування транспортного засобу, який в класичному наймі покладається на наймача, з огляду на можливість віднести ці витрати на користь наймача, здається доцільним. Беручи до уваги викладене, наділення сторін окремими правами щодо розірвання договору та відшкодування завданих збитків внаслідок не проведення капітального чи поточного ремонту, здається невинуватим. Наслідки порушення гарантій якості речі не тільки охоплюють згадані права, але і пропонують наймачу додаткові заходи захисту.

Враховуючи викладене, пропонуємо внести зазначені у цій роботі зміни до законодавства.

Наостанок, слід відзначити, що визначення наймодавця як особи, якій належить титул володільця орендованого ТЗ в договорі найму (оренди) ТЗ з екіпажем, відкриває нові напрямки для дослідження: щодо правової природи вказаного договору, обсяг його правового регулювання нормами цивільного законодавства, присвяченими зобов'язанням з найму, надання послуг тощо.

ЛІТЕРАТУРА

1. Тарасенко Л. Л. Договори у сфері оренди транспортних засобів: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.03/ Тарасенко Леонід Леонідович. Львів, 2014. 252с.
2. Чуркін І. А. Договір найму (оренди) автомобільного транспортного засобу без екіпажу: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.03 Харків, 2015. 194 с.
3. Baker, A., Kenny, J., Kimball, J.D., Belknap, Jr., T.H. Time Charters (8th ed.). Informa Law from Routledge. 2025. URL: <https://doi.org/10.4324/9781003046950>.
4. Haffey C. Implications of Wet Leasing to Paper Airlines: Generating Capacity Outside an Air Service Agreement. *Air and Space Law*. 2024. Vol. 49, No. 4. URL: <https://doi.org/10.54648/aila2024040>
5. Kokpan B. and Paul E.O. Exploring the Legal Issues in Aircraft Lease Financing Option. *The Journal of Jurisprudence, International Law and Contemporary Issues*. 2022. Vol 16 No. 1. URL: <https://ssrn.com/abstract=4307667>
6. Цивільний кодекс України: Закон України від 16.01.2003 року № 435-IV. Верховна Рада України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/435-15#Text>.
7. Кодекс торговельного мореплавства України : Закон України від 23.05.1995 року № 176/95-ВР. Верховна Рада України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/176/95-%D0%B2%D1%80#Text>

REFERENCES

1. Tarasenko, L. L. (2014). Contracts in the field of vehicle leasing. Candidate's thesis. Lviv. [in Ukrainian].
2. Churkin, I. A. (2015). Lease of a motor vehicle without a crew. Candidate's thesis. Kharkiv. [in Ukrainian].
3. Baker, A., Kenny, J., Kimball, J. D., Belknap, T. H., Jr. (2025). Time charters (8th ed.). Informa Law from Routledge. <https://doi.org/10.4324/9781003046950> [in English].
4. Haffey, C. (2024). Implications of wet leasing to paper airlines: Generating capacity outside an air service agreement. *Air and Space Law*, 49(4). Retrieved from: <https://doi.org/10.54648/aila2024040> [in English].
5. Kokpan, B. and Paul, E.O. Exploring the Legal Issues in Aircraft Lease Financing Option (2022). *The Journal of Jurisprudence, International Law and Contemporary Issues* Vol 16 No. 1, September, 2022. Retrieved from: <https://ssrn.com/abstract=4307667> [in English].
6. Verkhovna Rada of Ukraine. (2003). Civil Code of Ukraine (No. 435-IV). Retrieved from <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/435-15> [in Ukrainian].
7. Verkhovna Rada of Ukraine. (1995). Merchant Shipping Code of Ukraine (No. 176/95-VR). Retrieved from <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/176/95-%D0%B2%D1%80> [in Ukrainian].

MOROZ ILLIA

PhD student of the Department of Civil Law
of the Yaroslav Mudryi National Law University

SPECIFIC FEATURES OF ALLOCATING RIGHTS AND OBLIGATIONS FOR MAINTAINING A VEHICLE IN PROPER CONDITION UNDER A HIRE (LEASE) CONTRACT WITH A CREW

Problem setting. One of the key obligations that constitute the content of the obligation in a hire (lease) contract is the obligation to carry out major and routine repairs. In the case of vehicle hire, the list of obligations related to maintaining the serviceability of the vehicle is supplemented by the obligation to perform technical maintenance. Major repairs and routine repairs of the vehicle may be the responsibility of both the lessee and the lessor, while maintenance is the responsibility of the lessee. This division of responsibilities between the parties in a classic lease relationship is based on the lessee's control over the item and its independent use throughout the term of the agreement. At the same time, in a vehicle hire (lease) contract with a crew, the leased item is managed by the lessor's crew, not the lessee or its representatives. This feature of the contract raises several practical and theoretical questions regarding the fairness and validity of such a distribution of rights and obligations related to maintaining the item in good condition.

Analyses of recent research and publications. The issue of allocating rights and obligations for maintaining a vehicle in proper condition under a hire (lease) contract with a crew has not been the subject of separate scientific research to date. The authors of scientific works have limited themselves to studying such distribution within the general structure of a vehicle hire (lease) agreement (L.Tarasenko), a vehicle hire (lease) agreement without a crew (I. Churkin), a time charter agreement (A. Baker, J. Kenny, J. Kimball, T. Belknap), wet leasing (C. Haffey, B. Kokpan, E.Paul). Simultaneously, the matter of allocating rights and obligations concerning the maintenance of the vehicle's condition in a contract for the hire (lease) of a vehicle with a crew, which encompasses all forms of transportation and diverges considerably from conventional hire, remains unresolved.

The purpose of the study. The key question is which party to the contract under consideration should be responsible for routine and major repairs, as well as technical maintenance of the vehicle. Another critical question is whether it is appropriate to identify these as separate obligations or whether a broader obligation covers them. Finally, it is necessary to determine the legal consequences of such a division. The solution to these problems may lie in identifying the person who has control over the item and whose 'hands' are used to operate it.

Article's main body. The article examines specific features of allocating rights and obligations for maintaining a vehicle in proper condition under a hire (lease) contract with a crew. The author proves that the structure of a vehicle rental (lease) agreement with a crew imposes on the lessor the obligation to ensure that the lessee can use the vehicle throughout the term of the contract. Since this obligation is permanent, in terms of maintaining the suitability of the item, it resembles a guarantee of quality, which is typically provided in a classic lease on a discretionary basis. The author argues that this obligation of the lessor is broader in scope than the obligations to carry out major and routine repairs, and therefore completely absorbs them. At the same time, the author considers it appropriate to assign and confirm the lessor's obligation to maintain the vehicle, which in a classic lease is the responsibility of the lessee.

Conclusions and prospects for the development. For the above reasons, the author concludes that it is unjustified to grant the parties separate rights to demand termination of the contract and compensation for damages caused by failure to carry out major or routine repairs, as the consequences of a breach of quality guarantees encompass a broader range of rights. Finally, the author proposes to introduce appropriate amendments to civil legislation.

Keywords: contract for the hire (lease) of a vehicle with a crew, major repairs, routine repairs, and technical maintenance.

За ДСТУ 8302:2015 цю статтю слід цитувати:

Мороз І. М. Особливості розподілу прав та обов'язків щодо підтримання придатного стану речі у договорі найму (оренди) транспортного засобу з екіпажем. *Право та інновації*. 2025. № 3 (51). С. 31–37.