

# АКТУАЛЬНЫЕ ПРОБЛЕМЫ ЧАСТНОГО ПРАВА

## ВАСИЛИЙ НИКОЛАЕВИЧ ГУЦУЛЯК

Юридический институт, Российский университет транспорта  
127994, Российская Федерация, Москва, ул. Образцова, д. 9, стр. 9

E-mail: gutsul@inbox.ru

SPIN-код: 7730-0551

ORCID: 0000-0002-5843-2661

DOI: 10.35427/2073-4522-2019-14-4-gutsulyak

## ВИДЫ ЧАРТЕРОВ В МЕЖДУНАРОДНОМ ТОРГОВОМ СУДОХОДСТВЕ

Статья подготовлена при информационной поддержке Справочной правовой системы «КонсультантПлюс».

**Аннотация.** Одним из важнейших инструментов использования морских и речных судов для перевозки груза выступает договор фрахтования (чартер). По условиям чартера одна сторона (фрахтовщик) передает в пользование другой стороне (фрахтователю) судно или часть его помещений за обусловленную плату (фрахт). Несмотря на то что чартеры издавна используются в практике морского судоходства, как в доктрине, так и на практике отсутствует единство представлений об их юридической природе и подхода к их классификации.

По мнению автора, в настоящее время все договоры фрахтования судна подразделяются на три основных вида: рейсовый чартер, тайм-чартер и бербоут-чартер (димайз-чартер). Попытки некоторых отечественных и зарубежных исследователей выделить другие виды фрахтования судов, такие, например, как дейли-чартер, слот-чартер и т.п., являются необоснованными, поскольку все они являются лишь частными случаями трех вышеуказанных видов чартеров.

Рейсовый чартер, по существу, является договором морской перевозки груза, предусматривающим предоставление всего судна, его части или определенных судовых помещений для перевозки груза между определенными портами. Судовладелец (фрахтовщик) в данном случае сохраняет полный контроль над судном без каких-либо изъятий в пользу фрахтователя.

По договору фрахтования судна на время (тайм-чартеру) судовладелец обязуется за обусловленную плату (фрахт) предоставить фрахтователю судно и услуги членов экипажа судна на определенный срок для перевозок грузов, пассажиров или для иных целей торгового мореплавания. Если по тайм-чартеру судно

фрахтуется для перевозки груза, то мы имеем дело с разновидностью договора морской перевозки груза. Если же судно фрахтуется для других целей, например для проведения морских научных исследований и т.п., то тайм-чартер является самостоятельным видом договора (договор *sui generis*).

Бербоут-чартер — это договор фрахтования судна, неснаряженного для плавания и не укомплектованного экипажем. В англо-американской доктрине и практике такие договоры также называют димайз-чартерами. Различие между бербоут-чартером и димайз-чартером минимальны. Юридическая природа этих договоров абсолютно одинакова, оба они предполагают передачу судна на определенный период в полное и безраздельное владение фрахтователя.

**Ключевые слова:** договор фрахтования, чартер, судовладелец, фрахтователь, фрахт, рейсовый чартер, тайм-чартер, бербоут-чартер, димайз-чартер, капитан, судно

---

## VASILY N. GUTSULYAK

Institute of Law, Russian University of Transport  
9-9, Obraztsova str., Moscow 127994, Russian Federation  
E-mail: gutsul@inbox.ru  
ORCID: 0000-0002-5843-2661

### THE TYPES OF THE CHARTER-PARTIES IN INTERNATIONAL COMMERCIAL SHIPPING

The article is written with the informational support of SPS Consultant Plus.

**Abstract.** One of the most important tools for the use of sea and river vessels for the carriage of goods is a contract of affreightment (charter party). Under the terms of the charter-party, one party (the shipowner) transfers the vessel or part of its premises to the other party (the charterer) for the established remuneration (the freight).

Despite the fact that charter-parties have long been used in the practice of shipping, however, today both in doctrine and in practice there is no unified approach to their classification and understanding of their legal nature.

According to the author, at present all charter-parties can be divided into three main types: voyage-charter, time-charter and bareboat-charter (demise-charter). Attempts by some domestic and foreign scholars to identify other types of charter-parties, such as daily-charter, slot-charter, etc., are unreasonable, since other types of charter-parties do not have their own value and are essentially only special cases or combinations of the three above types of charter-parties.

A voyage-charter is essentially a contract for the carriage of goods by sea with a stipulation to provide an entire ship, or a part of ship, or specified compartments of

a ship for the carriage of goods between ports. The shipowner in this case retains full control over the vessel without any exceptions in favor of the charterer.

Under the time-charter the shipowner undertakes to provide the charterer with the vessel and the services of the ship's crew members for use for a certain period for the carriage of goods, passengers or for other purposes of merchant shipping for a specified remuneration (freight). If the ship is chartered for the carriage of goods, then we are dealing with a contract of the sea carriage. If the vessel is chartered for other purposes, such as marine scientific research, etc., then the time-charter party is a special type of contract (*sui generis*).

A bareboat charter party is a hiring of the ship alone without crew. Bareboat charter party and demise charter are actually equivalent concepts, if there are differences between them, they are minimal. Their legal nature is absolutely the same, which is based on the transfer of the vessel for a certain period in the full and undivided possession of the charterer.

**Key words:** contract of affreightment, charter-party, shipowner, charterer, freight, voyage-charter, time-charter, bareboat-charter, demise-charter, Master, ship

## 1. Введение

Морской транспорт традиционно выступает одним из ключевых инструментов развития мировой экономики и торговли. По данным специализированного учреждения ООН — Международной морской организации (ИМО), в настоящее время более 80% мировой торговли обеспечивается с помощью судоходства. Судоходство является наиболее эффективным и рентабельным методом осуществления международных перевозок большинства товаров<sup>1</sup>. В свою очередь, одним из наиболее востребованных способов реализации морской перевозки груза выступает фрахтование судов.

Договоры фрахтования судов называют чартерами, иногда используют и термин чартер-партия (от англ. *charter-party*). В самом общем виде чартер — это «договор между судовладельцем и фрахтователем, по которому права на судно в зависимости от вида фрахтования полностью или частично переходят к фрахтователю»<sup>2</sup>.

В российском законодательстве чартерам посвящена ст. 787 Гражданского кодекса РФ (далее — ГК РФ), согласно которой по договору фрахтования одна сторона (фрахтовщик) обязуется предоставить дру-

---

<sup>1</sup> См.: International Maritime Organization. URL: <http://www.imo.org/en/About/Pages/Default.aspx> (дата обращения: 07.08.2019).

<sup>2</sup> *Babazadeh A.F. Safe Port Clauses: A Comparison of English Law and Azerbaijani Law // Bakı Dövlət Universiteti Tələbə Hüquq Jurnalı / Baku State University Law Review. 2018. No. 7. P. 171.*

гой стороне (фрахтователю) за плату всю или часть вместимости одного или нескольких транспортных средств на один или несколько рейсов для перевозки грузов, пассажиров и багажа. Порядок заключения договора фрахтования, а также его форма устанавливаются транспортными уставами и кодексами. В России это, в частности, Кодекс торгового мореплавания РФ от 30 апреля 1999 г. № 81-ФЗ<sup>3</sup> (с последующими изменениями и дополнениями; далее — КТМ РФ).

## 2. Общая классификация чартеров и их проформы

В ГК РФ обозначены лишь общие контуры договора фрахтования и содержится отсылка к специальному закону (в данном случае — КТМ РФ), в соответствии с которым, в частности, устанавливается форма договора фрахтования. Вместе с тем законодатель не уточнил, что понимается под формой договора фрахтования. С одной стороны, можно предположить, что формами договора фрахтования являются рейсовый чартер, тайм-чартер, бербоут-чартер и димайз-чартер. Хотя, скорее, это виды договора фрахтования. С другой стороны, обратим внимание на ст. 201 КТМ РФ, которая называется «Форма тайм-чартера» и устанавливает, что тайм-чартер должен быть заключен в письменной форме. Таким образом, под формой договора фрахтования можно понимать ее письменное или устное выражение. И, наконец, под формой договора фрахтования может подразумеваться в том числе и договор субфрахтования (например, субтайм-чартер, предусмотренный ст. 202 КТМ РФ).

Чартеры издавна используются в практике морского судоходства, тем не менее и сегодня как в доктрине, так и на практике нет единого понимания их юридической природы. Некоторые авторы вносят путаницу, смешивая различные виды фрахтования, а иногда используют совершенно недопустимую терминологию, например «договор чартера»<sup>4</sup> (чартер сам по себе является договором и тавтология здесь очевидна). Еще один пример терминологической путаницы находим в статье Ю.Н. Игнатовой «Виды фрахтования на время по морскому

<sup>3</sup> СЗ РФ. 1999. № 18. Ст. 2207.

<sup>4</sup> См., например: *Носик А.В.* Димайз-чартер как разновидность договоров чартера // Журнал научных публикаций аспирантов и докторантов. 2008. № 8. URL: <http://jurnal.org/articles/2008/uri41.html> (дата обращения: 05.08.2019); Правовая регламентация договора чартера по российскому законодательству // Таможенный брокер. URL: <http://www.brokert.ru/material/dogovor-chartera-rossiyskoe-zakonodatelstvo> (дата обращения: 06.08.2019).

праву»<sup>5</sup>. Судя по названию, статья должна быть посвящена исключительно тайм-чартерам, но в ней почему-то подробно рассматриваются димайз-чартер, бербоут-чартер, дейли-чартер, которые к договорам фрахтования на время не имеют никакого отношения. Более того, автор делает безапелляционный вывод: существуют «два вида договора аренды транспортных средств в российском морском праве — это договоры тайм-чартера и бербоут-чартера. Другие виды договора фрахтования *на время* (курсив мой. — В.Г.) в российском законодательстве не предусмотрены»<sup>6</sup>. Автор очевидно путает тайм-чартер как договор фрахтования судна на время с другими видами договоров фрахтования.

КТМ РФ выделяет два вида договора фрахтования морского судна — это договор фрахтования судна на время (тайм-чартер), которому посвящена гл. X, и договор фрахтования судна без экипажа (бербоут-чартер), положения о котором содержатся в гл. XI. Вместе с тем в зарубежной доктрине чартеры подразделяются в зависимости от того, как фрахтуется судно — на определенный период времени либо на один или несколько рейсов<sup>7</sup>. В первом случае речь идет о тайм-чартере (*time-charter*), во втором — имеется в виду рейсовый чартер (*voyage charter*). Если по условиям тайм-чартера судовладелец передает судно в распоряжение фрахтователя на обусловленный договором период фрахтования, то рейсовый чартер предусматривает передачу судна для перевозки груза между определенными портами. В обоих случаях судовладелец сохраняет контроль за комплектованием экипажа и управлением судном, а также берет на себя обязательство обеспечить перевозку груза.

Третий вид договора фрахтования, известный под названиями бербоут-чартера (*bareboat charter*) и димайз-чартера (*demise charter*), принципиально отличается от двух вышеуказанных. Бербоут-чартер и димайз-чартер, по существу, представляют собой договор аренды судна. Впрочем, сразу оговоримся, что договор аренды морского судна в значительной степени отличается от классического договора аренды имущества. Это обусловлено специфическими особенностями статуса морского судна и выполняемой им деятельности по морской перевозке груза.

<sup>5</sup> Игнатова Ю.Н. Виды фрахтования на время по морскому праву // Юрист. 2013. № 17. С. 20–25.

<sup>6</sup> Там же. С. 21.

<sup>7</sup> См.: *Wilson J.F. Carriage of Goods by Sea*. London, 1992. P. 4.

Таким образом, все используемые в настоящее время договоры фрахтования судна можно разделить на три вида: рейсовый чартер, тайм-чартер и бербоут-чартер (димайз-чартер).

Представляется, что такой подход соответствует сложившейся практике международного торгового судоходства. Так, в последние годы за рубежом вышли в свет три фундаментальных труда, подготовленных признанными авторитетами в области морского права, которые посвящены практике применения именно трех видов чартеров — рейсового чартера, тайм-чартера и бербоут-чартера<sup>8</sup>. Попытки выделить другие виды договоров фрахтования судов (дейли-чартер, слот-чартер и т.п.) вряд ли являются обоснованными, поскольку они не имеют самостоятельного значения и являются лишь частными случаями трех вышеуказанных видов чартеров.

В целом же нельзя не согласиться с Р. Граймом, полагающим, что «несмотря на различные виды договоров фрахтования, суть их одна и та же и заключается в том, что судовладелец предоставляет свое судно для перевозки груза»<sup>9</sup>. Кроме того, «все чартеры, как правило, содержат условие, согласно которому от судовладельца требуется иметь мореходное судно»<sup>10</sup>.

В практике фрахтования сегодня широко используются так называемые проформы чартеров, представляющие собой стандартные чартеры, разработанные международными организациями (большей частью Балтийским и международным морским советом (БИМКО) — *Baltic and International Maritime Council (BIMCO)*)<sup>11</sup> в зависимости от видов фрахтования, типов груза и сложившихся направлений грузопотоков. Проформы чартеров основаны на балансе интересов фрахтователей и судовладельцев. Их применение в значительной мере упрощает процесс фрахтования судов, когда нет необходимости детально согласовывать все условия чартера, а достаточно сослаться на ту или иную его проформу и при необходимости внести взаимоприемлемые изменения и дополнения.

<sup>8</sup> См.: *Cooke J. Voyage Charters*. 4<sup>th</sup> ed. London, 2014; *Coghlin T., Baker A., Kenney J., Kimball J.D., Belknap T.H. Time Charters*. 7<sup>th</sup> ed. London, 2014; *Davis M. Bareboat Charters*. 2<sup>nd</sup> ed. London, 2005.

<sup>9</sup> *Grime R. Shipping Law. Concise College Texts*. London, 1978. P. 80.

<sup>10</sup> *Lesni C.I. The Ship Owner's Obligation to Ensure Seaworthiness of the Ship-Implicit Obligation of the Ship Owner in the Charter Party // Contemporary Readings in Law and Social Justice*. 2012. Vol. 4. No. 1. P. 563.

<sup>11</sup> См.: BIMCO. URL: <https://www.bimco.org/> (дата обращения: 06.08.2019).

### 3. Рейсовый чартер

Под рейсовым чартером понимается договор между судовладельцем и фрахтователем, предусматривающий передачу всего судна или части его грузовых помещений для перевозки груза между определенными портами.

За доставку груза фрахтователь уплачивает судовладельцу фрахт, размер которого формируется на основе ставки фрахта с учетом конъюнктуры мирового фрахтового рынка. Ставка либо согласовывается за единицу груза (тонна, куб. м и т.д.), либо оговаривается в размере определенной суммы (люмпсум).

Обычно различают два типа фрахтования судов по рейсовому чартеру: фрахтование на один рейс (*single voyage charter*) и на ряд последовательных рейсов (*consecutive voyages charter*).

В российском законодательстве отсутствует такой вид чартера, как рейсовый. Но согласно ст. 115 КТМ РФ по договору морской перевозки груза перевозчик обязуется доставить груз, который ему передал или передаст отправитель, в порт назначения и выдать его управомоченному на получение груза лицу, а отправитель или фрахтователь обязуется уплатить за перевозку груза установленную плату (фрахт). Причем договор морской перевозки груза может быть заключен как с условием предоставления для морской перевозки груза всего судна, его части или определенных судовых помещений (КТМ РФ обозначает такой договор как чартер), так и без такого условия. Конвенция ООН о морской перевозке грузов от 31 марта 1978 г. (Гамбургские правила)<sup>12</sup> определяет договор морской перевозки как любой договор, в соответствии с которым перевозчик за уплату фрахта обязуется перевезти груз морем из одного порта в другой (ч. 6 ст. 1).

Таким образом, из определения договора морской перевозки груза, закрепленного в российском законодательстве (КТМ РФ) и в международном морском праве (Гамбургские правила), совершенно очевидно, что рейсовый чартер по своей юридической природе является договором морской перевозки. Этот вывод подтверждается позициями известных специалистов в области частного морского права.

Весьма показательно название одного из параграфов коллективной монографии «Современное морское право и практика его применения»<sup>13</sup>, изданной еще в советское время: параграф 39 «Чартер как

<sup>12</sup> Закон. 2000. № 6. Российская Федерация не является участником Конвенции.

<sup>13</sup> Современное морское право и практика его применения / Отв. ред. И.И. Барина, В.А. Киселев, Л.М. Федоров. М., 1985.

вид договора морской перевозки», написанный корифеем советского частного морского права А.Г. Калпиным. Под чартером он понимает «договор морской перевозки, по которому одна сторона (фрагтовщик) обязуется подать судно в порт погрузки и перевезти с условием предоставления всего судна, части его или определенных судовых помещений груз в порт назначения, где выдать его получателю, а другая сторона (фрагтователь) обязуется обеспечить предъявление груза и уплатить за его перевозку установленную плату»<sup>14</sup>.

Сторонником такого же подхода является и А.С. Кокин, который полагал, что «осуществление перевозки груза за вознаграждение есть квалифицирующий признак договора морской перевозки»<sup>15</sup>. Г.Г. Иванов и А.Л. Маковский также считали, что «договор фрагтования представляет не что иное, как договор перевозки»<sup>16</sup>. Данной точки зрения придерживается Н.Л. Галстян, отмечая, что «следует придерживаться буквального толкования норм вышеуказанных статей, относить данные договоры к договорам перевозки»<sup>17</sup>.

Аналогичное видение юридической природы рейсового чартера отражено и в украинском законодательстве. Так, согласно ст. 134 Кодекса торгового мореплавания Украины документом, подтверждающим наличие и содержание договора морской перевозки груза, является, в частности, рейсовый чартер, если он предусматривает условие предоставления для перевозки всего судна, его части или отдельных судовых помещений<sup>18</sup>.

Пожалуй, единственным исключением является мнение В.А. Косовской, утверждающей, что «рейсовый чартер представляет собой сочетание элементов договора фрагтования и договора морской перевозки груза»<sup>19</sup>.

---

<sup>14</sup> Современное морское право и практика его применения / Отв. ред. И.И. Барина, В.А. Киселев, Л.М. Федоров. С. 114.

<sup>15</sup> Кокин А.С. Международная морская перевозка грузов: право и практика. М., 2007. С. 159.

<sup>16</sup> Иванов Г.Г., Маковский А.Л. Международное частное морское право. Л., 1984. С. 251.

<sup>17</sup> Галстян Н.Л. Правовое регулирование фрагтования судов в Российской Федерации // Remedy.ru. 24 апреля 2017. URL: <http://remedy.ru/ru/2017/04/24/freight-legal-regulation/> (дата обращения: 15.08.2019).

<sup>18</sup> Кодекс торговельного мореплавства України // Відомості Верховної Ради України. 1995. № 47, 48, 49, 50, 51, 52. Ст. 349 // Законодавство України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/176/95-%D0%B2%D1%80> (дата обращения: 08.08.2019). Пер. с укр. В.Н. Гоцуляка.

<sup>19</sup> Косовская В.А. К вопросу определения понятия договора морской перевозки груза // Транспортное право. 2002. № 3. С. 16.

Таким образом, можно резюмировать, что по существу рейсовый чартер является договором морской перевозки груза, предусматривающим предоставление для морской перевозки груза всего судна, части его или определенных судовых помещений. Судовладелец (фрагтовщик) в этом случае сохраняет полный контроль над судном и его экипажем без каких-либо изъятий в пользу фрагтователя.

Проформой рейсового чартера, получившей широкое распространение в практике международного торгового судоходства, является Всеобщий универсальный чартер «Дженкон» (сокращ. от англ. *General Contract*), одобренный БИМКО.

#### 4. Тайм-чартер

Если по условиям рейсового чартера причитающийся судовладельцу фрахт выплачивается фрагтователем за перевозку груза, то оплата по тайм-чартеру связана исключительно с периодом времени, в течение которого судно находится в распоряжении фрагтователя<sup>20</sup>.

Российское законодательство в части, касающейся тайм-чартера, в целом основано на нормах международного частного морского права. Согласно ст. 198 КТМ РФ по договору фрагтования судна на время (тайм-чартеру) судовладелец обязуется за обусловленную плату (фрагхт) предоставить фрагтователю судно и услуги членов экипажа судна в пользование на определенный срок для перевозок грузов, пассажиров или для иных целей торгового мореплавания. К иным целям торгового мореплавания КТМ РФ относит рыболовство, морские ресурсные исследования, разведку и разработку минеральных и других неживых ресурсов морского дна и его недр, лоцманскую и ледокольную проводки, поисковые и спасательные операции, подъем затонувшего в море имущества, гидротехнические, подводно-технические и другие подобные работы, санитарный, карантинный и другой контроль, защиту и сохранение морской среды, морские научные исследования, учебные, спортивные и культурные цели (ст. 2). Причем этот перечень не является исчерпывающим, К целям торгового мореплавания могут быть отнесены и другие виды деятельности.

Таким образом, нетрудно видеть, что тайм-чартер может быть использован не только для перевозок, но и для широкого круга видов деятельности, связанных с торговым мореплаванием.

---

<sup>20</sup> Подробнее см.: Гуцуляк В.Н. Российское и международное морское право (публичное и частное). М., 2017. С. 352–353.

Проблема заключается в том, что до сегодняшнего дня как в доктрине, так и на практике нет единого понимания юридической природы тайм-чартера. Суть споров сводится к тому, является ли тайм-чартер договором аренды (найма) судна либо мы имеем дело с договором морской перевозки.

Из определения тайм-чартера, данного в КТМ РФ, вытекают следующие весьма важные выводы. Судовладелец предоставляет фрахтователю в пользование на определенный период не только судно, но еще и услуги экипажа. Причем это характерный отличительный признак тайм-чартера. Исключение услуг экипажа сразу же меняет сущность договора фрахтования, и тайм-чартер превращается в другой вид договора фрахтования, например в бербоут-чартер. Таким образом, в тайм-чартере судно и его экипаж выступают как единое целое. В этом принципиальное отличие тайм-чартера от обычного договора аренды.

Согласно ст. 606 ГК РФ по договору аренды (имущественного найма) арендодатель (наймодатель) обязуется предоставить арендатору (нанимателю) имущество за плату во временное владение и пользование или во временное пользование. Как видим, по договору аренды передается только имущество, а тайм-чартер предусматривает еще и передачу услуг экипажа по управлению и технической эксплуатации судна. Кроме того, в отличие от договора аренды, тайм-чартер содержит исключительно важное положение, предусматривающее, что судовладелец продолжает сохранять контроль как за судном, так и за его экипажем. Судовладелец обязан не только привести судно в мореходное состояние к моменту его передачи фрахтователю, но после передачи судна фрахтователю судовладелец продолжает нести обязанность в течение всего срока действия тайм-чартера по поддержанию судна в мореходном состоянии. Кроме того, судовладелец обязан нести расходы по страхованию судна и своей ответственности, а также по содержанию членов экипажа судна.

Капитан судна и возглавляемый им экипаж по условиям тайм-чартера находятся в двойном подчинении. По вопросам управления (включая судовождение, внутренний распорядок на судне) капитан и экипаж подчиняются судовладельцу. В то же время для капитана и других членов экипажа обязательны распоряжения фрахтователя, касающиеся коммерческой эксплуатации судна.

Еще одно принципиальное различие между договором аренды и тайм-чартером заключается в распределении полученных доходов. Согласно ст. 606 ГК РФ плоды, продукция и доходы, полученные

арендатором в результате использования арендованного имущества в соответствии с договором, являются его собственностью. Между тем в соответствии с условиями тайм-чартера доходы, полученные в результате пользования зафрахтованным судном и услугами членов его экипажа, являются собственностью фрахтователя, за исключением доходов, полученных от спасания. В соответствии со ст. 210 КТМ вознаграждение, причитающееся судну за услуги по спасанию, оказанные до окончания действия тайм-чартера, распределяется в равных долях между судовладельцем и фрахтователем за вычетом расходов на спасание и причитающейся экипажу судна доли вознаграждения.

И наконец, важная особенность тайм-чартера заключается в том, что фрахтователь может пользоваться судном и услугами его экипажа только в рамках, определенных условиями тайм-чартера.

Попытки приравнять тайм-чартер к договору аренды выхолащивают его смысл и цель. Заключение договора фрахтования судна на время не является самоцелью и в конечном счете служит только одному — использованию судна для целей торгового мореплавания.

Ряд авторов, ссылаясь на ГК РФ, рассматривают тайм-чартер как разновидность договора аренды транспортных средств с предоставлением услуг по управлению и технической эксплуатации<sup>21</sup>. Такая позиция просматривается и у авторов российского учебника по международному частному праву, которые считают, что тайм-чартер относится «в терминах общегражданского законодательства к договорам аренды транспортных средств»<sup>22</sup>. Такой подход имеет основания, если речь идет о других видах перевозок, например воздушных. Здесь можно согласиться, что «квалификация договора фрахтования в качестве арендного типа в наибольшей степени отвечает как его содержанию, экономическому смыслу, так и действительному положению, сложившемуся в области его правового регулирования»<sup>23</sup>. Однако применительно к морским перевозкам юридическая природа тайм-чартера принципиально иная.

<sup>21</sup> См., например: *Боярская Ю.Н.* Договор аренды транспортных средств с предоставлением услуг по управлению и технической эксплуатации. М., 2016; *Игнатова Ю.Н.* Виды фрахтования на время по морскому праву // Юрист. 2013. № 17. С. 20–25.

<sup>22</sup> Международное частное право: В 2 т. Т. 2: Особенная часть / Отв. ред. С.Н. Лебедев, Е.В. Кабатова. М., 2015. С. 414.

<sup>23</sup> *Остроумов Н.Н.* Договор перевозки в международном воздушном сообщении. М., 2009. С. 21.

Если тайм-чартер не является договором аренды, то возникает вопрос — не относится ли он к договору морской перевозки груза? Ответ на этот вопрос зависит от того, для каких целей фрахтуется судно по тайм-чартеру. Если судно фрахтуется для перевозки груза, то, вне всякого сомнения, мы имеем дело с разновидностью договора морской перевозки груза. Это обусловлено тем, что в данном случае заключение договора фрахтования судна на время в конечном счете служит только одному — перевезти груз из точки А в точку Б. Такую позицию разделяет, например, О.С. Юренкова, указывающая, что в действующем ГК РФ договор фрахтования «включен в гл. 40 “Перевозка”, что формально позволяет его отнести к группе договоров на оказание услуг»<sup>24</sup>.

Если же судно фрахтуется по тайм-чартеру для других целей, например для проведения морских научных исследований и т.п., то в таком случае тайм-чартер является самостоятельным видом договора (договор *sui generis*).

Представляет интерес позиция украинских специалистов по данному вопросу. Так, авторы Комментария к Кодексу торгового мореплавания Украины, анализируя ст. 133 «Понятие договора морской перевозки груза»<sup>25</sup>, пишут: «Стороны договора фрахтования не могут быть одновременно сторонами договора перевозки, поскольку это приведет к тождественности различных по содержанию обязательств. Даже если правоотношения по фрахтованию морского судна предшествуют правоотношениям по перевозке груза, сторонами в договоре перевозки будут перевозчик, грузоотправитель и грузополучатель, потому что они имеют отличные от договора фрахтования обязательства. К тому же, договор фрахтования имеет свой предмет, содержание, состав сторон (двусторонний) и никак не должен влиять на другой самостоятельный вид договора, который применяется в сфере торгового мореплавания, — договор морской перевозки груза. Таким образом, два договора — перевозки и фрахтования — не могут сочетаться в одном, ибо тем самым смешивается их предметный признак, отпадает

<sup>24</sup> Юренкова О.С. К вопросу о правовой природе договора фрахтования // Вестник Пермского университета. Юридические науки. 2012. № 2. С. 170.

<sup>25</sup> По договору морской перевозки груза перевозчик или фрахтовщик обязуется перевезти вверенный ему отправителем груз из порта отправления в порт назначения и выдать его уполномоченному на получение груза лицу (получателю), а отправитель или фрахтователь обязуется уплатить за перевозку установленную плату (фрахт). Фрахтовщиком и фрахтователем признаются лица, заключившие между собой договор фрахтования судна (чартер).

критерий разграничения и становится невозможным объяснить, почему они нашли свое закрепление в разных разделах КТМУ»<sup>26</sup>. Очевидно, что авторы Комментария считают тайм-чартер самостоятельным видом договора.

С указанной точкой зрения можно согласиться лишь частично; она справедлива, если речь идет о тайм-чартере, заключенном не для перевозки груза, а для других целей. Если же мы имеем дело с тайм-чартером, заключенным для перевозки груза, то в данном контексте термин «договор морской перевозки» является родовым и этим понятием охватывается в том числе и договор фрахтования судна на время для перевозки груза. Таким образом, по смыслу ст. 133 КТМ Украины, тайм-чартер является договором морской перевозки груза. И речь идет вовсе не о «тождественности различных по содержанию обязательств», как пишут авторы Комментария, а о том, что тайм-чартер является разновидностью договора морской перевозки.

Спор о том, является тайм-чартер договором аренды или морской перевозки, не носит чисто теоретический характер, он имеет серьезные и далеко идущие практические последствия, например для российских судовладельцев. Дело в том, что налоговые органы России при расчете налоговых платежей, взимаемых с российских судовладельцев, которые сдают свой тоннаж в тайм-чартер для морской перевозки грузов, используют методику расчета, применяемую для обычного договора аренды, а судовладельцы используют другой подход, рассматривая тайм-чартер в качестве договора морской перевозки груза. В результате возникают споры, по которым отечественная судебная практика, к сожалению, весьма противоречива.

В рамках научной дискуссии по этому вопросу на 61-м ежегодном собрании Ассоциации международного права, состоявшемся в Москве 29–30 января 2018 г., судья Верховного Суда РФ Н.В. Павлова отметила, что проблема правильной квалификации тайм-чартера судьями актуальна еще и потому, что вопросы возникают не только при рассмотрении споров между налоговыми органами и судовладельцами, сдающими свой тоннаж в тайм-чартер, но еще и при определении сумм таможенных платежей, поскольку таможенные органы считают, что при сдаче судна в тайм-чартер собственник меняется.

---

<sup>26</sup> *Булгакова І.В., Клепикова О.В.* Науково-практичний коментар до Кодексу торговельного мореплавства України. Київ, 2012 // Юрисконсульт. Народний правовий портал. URL: <http://legalexpert.in.ua/komkodeks/ktm.html> (дата обращения: 08.08.2019). Пер. с укр. В.Н. Гоцуляка.

В процессе работы судна в тайм-чартере может возникнуть вопрос о том, кто несет ответственность за правонарушение, совершенное судном — судовладелец или фрахтователь? Кто из них является надлежащим ответчиком? Весьма характерным в этом отношении является постановление Арбитражного суда Дальневосточного округа от 23 января 2019 г. № Ф03-5737/2018 по делу № А51-9516/2018<sup>27</sup>. По результатам рассмотрения дела об административном правонарушении № 2459/495-18 пограничным управлением было вынесено постановление от 26 апреля 2018 г. о признании ООО «Альтаир Логистик» виновным в совершении административного правонарушения, предусмотренного ч. 1 ст. 18.1 Кодекса РФ об административных правонарушениях, и назначено наказание в виде штрафа в размере 400 000 руб.

Не согласившись с данным постановлением, считая его незаконным и нарушающим свои права и законные интересы в сфере экономической деятельности, ООО «Альтаир Логистик» обратилось с заявлением в арбитражный суд. При этом сам факт нарушения правил пересечения Государственной границы России обществом не оспаривало, а утверждало, что фрахтователь как временный владелец судна не является субъектом административной ответственности, так как за действия капитана, связанные с судовождением, отвечает собственник судна.

Арбитражный суд отказал в удовлетворении заявления, отметив, что для капитана судна и других членов экипажа судна обязательны распоряжения фрахтователя, касающиеся коммерческой эксплуатации судна (п. 2 ст. 206 КТМ РФ). Поскольку именно общество в ходе осуществления коммерческой деятельности эксплуатировало т/х «Балтийский-107» от своего имени на основании тайм-чартера и давало распоряжения капитану судна, суд пришел к выводу, что именно оно должно нести ответственность за нарушение правил пересечения государственной границы.

Как уже отмечалось, если судно фрахтуется по тайм-чартеру для перевозки груза, то тайм-чартер является разновидностью договора морской перевозки груза. Если же судно фрахтуется по тайм-чартеру для других целей, тогда тайм-чартер является самостоятельным видом договора (договор *sui generis*). Однако и в том и в другом случае «временно осуществляется двойное владение (совладение) судном»<sup>28</sup>.

<sup>27</sup> СПС «КонсультантПлюс».

<sup>28</sup> Постановление Федерального арбитражного суда Поволжского округа от 10 февраля 2006 г. по делу № А55-559/05-43 // СПС «КонсультантПлюс».

Тайм-чартеры заключаются как на короткие сроки (от шести месяцев до одного года), так и на длительные (от семи до 20 лет) с возможностью последующей пролонгации<sup>29</sup>.

Основной проформой тайм-чартера, используемой сегодня, выступает Универсальный чартер BALTIME (сокращ. от англ. *Baltic International Maritime Council' Time-charter-party*), разработанный и одобренный БИМКО.

## 5. Бербоут-чартер

Дословно с английского языка термин «бербоут-чартер» (*bare-boat*) переводится как договор фрахтования «голого» судна, т.е. неснаряженного для плавания и не укомплектованного экипажем. Это означает «передачу владения, управления и контроля над судном фрахтователю»<sup>30</sup>.

Данному виду фрахтования посвящена гл. XI КТМ РФ. По этому договору судовладелец обязуется за обусловленную плату (фрахт) предоставить фрахтователю в пользование и во владение на определенный срок не укомплектованное экипажем и неснаряженное судно для перевозок грузов, пассажиров или для иных целей торгового мореплавания (ст. 211 КТМ РФ).

КТМ РФ устанавливает обязательные реквизиты бербоут-чартера. К ним относятся наименования сторон, название судна, его класс, флаг, технические и эксплуатационные данные (грузоподъемность, грузовместимость, скорость и др.), количество расходуемого им топлива, район плавания, цель фрахтования, время, место передачи и возврата судна, ставка фрахта, срок действия договора (ст. 213). КТМ РФ также предусматривает, что бербоут-чартер должен быть заключен в письменной форме (ст. 214).

Если в условиях бербоут-чартера не содержится прямого запрета, то фрахтователь может на весь срок действия бербоут-чартера либо на часть этого периода сдать судно в суббербоут-чартер. При этом заключение суббербоут-чартера не освобождает фрахтователя от исполнения всех обязательств по бербоут-чартеру.

В этом отношении представляет интерес постановление Президиума Высшего Арбитражного Суда РФ от 2 ноября 2004 г. № 7326/04

<sup>29</sup> См.: *Nunes T. Charterer's Liabilities under the Ship Time Charter // Houston Journal of International Law. 2004. Vol. 26. No. 3. P. 567.*

<sup>30</sup> *Gebb A.S. The Demise Charter: A Conceptual and Practical Analysis // Tulane Law Review. 1975. Vol. 49. No. 4. P. 784.*

по делу № А53-9516/2003-С1-12<sup>31</sup>. Между сторонами суббербоут-чартера возник спор о том, кто из них должен оплачивать портовые сборы. В этой связи Президиум Высшего Арбитражного Суда РФ указал, что в силу ст. 215 и 218 КТМ РФ, в случае если фрахтователь судна по бербоут-чартеру передал судно во владение и пользование другому лицу на основании суббербоут-чартера, последнее как фрахтователь судна от своего собственного имени осуществляет эксплуатацию судна и несет все связанные с этим расходы. Обязанность уплачивать портовые сборы, в частности маячный сбор, возникает непосредственно в связи с осуществляемой эксплуатацией судна, поэтому ее несет фрахтователь судна по суббербоут-чартеру.

По условиям бербоут-чартера судовладелец обязан привести судно в мореходное состояние к моменту его передачи фрахтователю, а последний обязан в течение всего срока действия бербоут-чартера поддерживать судно в мореходном состоянии. Вместе с тем, если в период действия бербоут-чартера возникли скрытые недостатки судна, их устранение возлагается на судовладельца.

Указанные положения подтверждаются российской судебной арбитражной практикой, в частности, постановлением Федерального арбитражного суда Дальневосточного округа от 1 апреля 2010 г. № Ф03-1799/2010<sup>32</sup>. 20 марта 2008 г. между ООО «Адмиралтейство» (судовладелец) и ООО «ДЭКС» (фрахтователь) был заключен бербоут-чартер т/х «Рефрижератор-605» сроком действия три месяца. 12 апреля 2008 г. ООО «Адмиралтейство» передало ООО «ДЭКС» судно по бербоут-чартеру в мореходном состоянии. В ходе действия бербоут-чартера ООО «ДЭКС» обратилось в Арбитражный суд Приморского края с иском о взыскании с ООО «Адмиралтейство» 190 000 руб. неосновательного обогащения в связи с установкой на зафрахтованном судне оборудования. Суд указал, что согласно пп. (а) п. 9 бербоут-чартера от 20 марта 2008 г. фрахтователь обязан содержать судно, его механизмы, котлы, устройства и запасные части в хорошем рабочем состоянии. Фрахтователь также обязан за свой счет и собственными средствами производить ремонт судна (пп. (б) п. 9). Из находящегося в деле сюрвейерского отчета<sup>33</sup> суд выяснил, что установление на судне такого оборудования, как сепаратор, относится к работам по под-

<sup>31</sup> СПС «КонсультантПлюс».

<sup>32</sup> СПС «КонсультантПлюс».

<sup>33</sup> Официально оформленный отчет о результатах осмотра судна, составленный независимым специалистом — сюрвейером.

держанию судна в мореходном состоянии. Во взыскании стоимости спорного сепаратора как неосновательного обогащения суд отказал, мотивировав это тем, что обязанность по поддержанию судна в период фрахтования и его возврат в мореходное состояние возложена на истца-фрахтователя на основании положений закона и условий договора бербоут-чартера.

Отличительной особенностью бербоут-чартера является обязанность фрахтователя осуществлять комплектование экипажа судна. Фрахтователь вправе укомплектовать экипаж судна лицами, ранее не являвшимися членами экипажа данного судна, или в соответствии с условиями бербоут-чартера лицами, ранее являвшимися членами экипажа данного судна. Таким образом, фрахтователь наделен весьма широкими правами в части, касающейся комплектования экипажа. Вместе с тем фрахтователь судна под российским флагом по бербоут-чартеру обязан учитывать требования КТМ РФ относительно гражданства членов экипажа. Согласно ст. 56 КТМ РФ в состав экипажа судна, плавающего под Государственным флагом России (за исключением судна, зарегистрированного в Российском открытом реестре судов), наряду с российскими могут входить иностранные граждане и лица без гражданства, которые не могут занимать должности капитана судна, старшего помощника капитана судна, старшего механика и радиоспециалиста.

По условиям бербоут-чартера капитан и все члены экипажа полностью подчиняются распоряжениям фрахтователя.

Различие между бербоут-чартером и другими видами фрахтования образно охарактеризовал Ш.А. Гэбб: «Это все равно что различие между соглашением, когда человек нанимает лодку с тем, чтобы грести самому, и договором, когда грести соглашается владелец лодки»<sup>34</sup>.

5.1. *Бербоут-чартер и димайз-чартер*. Наряду с бербоут-чартером для обозначения договора фрахтования судна без экипажа в англо-американской доктрине и практике широко используется термин «димайз-чартер» (от англ. *demise* — сдавать в аренду). По вопросу о соотношении бербоут-чартера и димайз-чартера существуют различные точки зрения. Д. Вильсон использует эти два термина, как синонимы<sup>35</sup>. Аналогичного подхода придерживаются Е. Голд, А. Чикоп

<sup>34</sup> *Gebb Sh.A. The Demise Charter: A Conceptual and Practical Analysis // Tulane Law Review. 1975. Vol. 49. No. 4. P. 764.*

<sup>35</sup> См.: *Wilson J.F. Op. cit. P. 8.*

и Х. Киндред<sup>36</sup>, а также Р.Т. Кинан<sup>37</sup>. Японский ученый Х. Йошимо-то отмечает, что «димайз-чартеры иногда называют бербоут-чартерами»<sup>38</sup>. Л. Пашковская пишет, что «использование понятия “димайз-чартер” на сегодняшний день очень ограничено. И это название договора фрахтования судна уже уходит в прошлое. Как правило, мировая практика использует понятие “бербоут-чартер”»<sup>39</sup>. Авторы «Справочника капитана дальнего плавания» полагают, что бербоут-чартер является разновидностью димайз-чартера<sup>40</sup>. По мнению Г. Гилмора и Ч.Л. Блэка, по условиям димайз-чартера и бербоут-чартера фрахтователь становится владельцем *pro hac vice*<sup>41</sup>.

Представляет интерес позиция Э.В. Харпера, который считает, что «термин “димайз” относится к передаче владения, командования и управления зафрахтованным судном от владельца фрахтователю, в то время как термин “бербоут” характеризует отсутствие управленческих и эксплуатационных служб на судне, переданном владельцем фрахтователю»<sup>42</sup>.

В российском законодательстве понятие димайз-чартера вообще отсутствует, хотя ссылки на этот вид фрахтования содержит ратифицированная Россией Международная конвенция о морских залогах и ипотеках от 6 мая 1993 г.<sup>43</sup>

Представляется, что бербоут-чартер и димайз-чартер фактически равнозначные понятия; если между ними и есть различия, то они минимальные. Юридическая природа бербоут-чартера и димайз-чарте-

<sup>36</sup> См.: *Gold E., Chircop A., Kindred H.* Maritime Law. Toronto, 2003. P. 380–381.

<sup>37</sup> См.: *Keenan R.T.* Charter Parties and Bills of Lading // *Marquette Law Review*. 1959. Vol. 42. Iss. 3. P. 347.

<sup>38</sup> *Yoshimoto H.* The Time Charter in Japan: A Comparison // *The Transnational Lawyer*. 1988. Vol. 1. Iss. 2. P. 462.

<sup>39</sup> *Пашковская Л.* Виды договоров фрахтования судна // *Maritime Law Space*. 30 января 2019. <https://maritimelaw.space/tag/рейсовый-чартер/> (дата обращения: 09.08.2019).

<sup>40</sup> См.: *Справочник капитана дальнего плавания* / Под ред. Г.Г. Ермолаева. М., 1988. С. 208.

<sup>41</sup> См.: *Gilmore G., Black C.L.* The Law of Admiralty. 2<sup>nd</sup> ed. Mineola, 1975 (§ 420–423).

<sup>42</sup> *Harper E.W.* Demise Charters: Responsibilities of Owner or Charterer for Loss or Damage // *Tulane Law Review*. 1975. Vol. 49. No. 2. P. 785.

<sup>43</sup> Бюллетень международных договоров. 2005. № 3. Конвенция вступила в силу для Российской Федерации 5 сентября 2004 г. См. также: Федеральный закон от 17 декабря 1998 г. № 184-ФЗ «О присоединении Российской Федерации к Международной конвенции о морских залогах и ипотеках 1993 года» // СЗ РФ. 1998. № 51. Ст. 6266. Подробнее см.: *Луцук В.Н.* Указ. соч. С. 354.

ра абсолютно одинаковая, эти договоры предполагают передачу судна на определенный период в полное и безраздельное владение фрахтователя.

Наиболее распространенной проформой бербоут-чартера, разработанной БИМКО, являются BARECON (сокращ. от англ. *bare-boat contract*).

## 6. Заключение

Таким образом, все используемые в современной практике судходства договоры фрахтования можно разделить на три основных вида: рейсовый чартер, тайм-чартер и бербоут-чартер (димайз-чартер).

Рейсовый чартер, по существу, является договором морской перевозки груза, предусматривающим предоставление всего судна, его части или определенных судовых помещений для перевозки груза между обусловленными портами. Судовладелец (фрахтовщик) в этом случае сохраняет полный контроль над судном без каких-либо изъятий в пользу фрахтователя.

По договору фрахтования судна на время (тайм-чартеру) судовладелец обязуется за обусловленную плату (фрахт) предоставить фрахтователю судно и услуги членов экипажа судна на определенный срок для перевозок грузов, пассажиров или для иных целей торгового мореплавания. Если по тайм-чартеру судно фрахтуется для перевозки груза, то мы имеем дело с разновидностью договора морской перевозки груза, если же судно фрахтуется для других целей, то тайм-чартер является самостоятельным видом договора (договор *sui generis*).

Отличительной особенностью бербоут-чартера является обязанность фрахтователя осуществлять комплектование экипажа судна. При этом он обязан учитывать требования национального законодательства в части, касающейся гражданства членов экипажа. Бербоут-чартер и димайз-чартер — это фактически один вид договора, различия между ними минимальны, а их юридическая природа абсолютно одинаковая — передача судна на определенный период в полное и безраздельное владение фрахтователя.

## БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

Боярская Ю.Н. Договор аренды транспортных средств с предоставлением услуг по управлению и технической эксплуатации. М.: Статут, 2016.

Булгакова І.В., Клепикова О.В. Науково-практичний коментар до Кодексу торговельного мореплавства України. Київ: Ліга Закон, 2012.

*Галстян Н.Л.* Правовое регулирование фрахтования судов в Российской Федерации // Remedy.ru. 24 апреля 2017. URL: <http://remedy.ru/ru/2017/04/24/freight-legal-regulation/> (дата обращения: 15.08.2019).

*Гуцуляк В.Н.* Российское и международное морское право (публичное и частное). М.: Граница, 2017.

*Иванов Г.Г., Маковский А.Л.* Международное частное морское право. Л.: Судостроение, 1984.

*Игнатова Ю.Н.* Виды фрахтования на время по морскому праву // Юрист. 2013. № 17. С. 20–25.

*Кокин А.С.* Международная морская перевозка грузов: право и практика. М.: Волтерс Клувер, 2007.

*Косовская В.А.* К вопросу определения понятия договора морской перевозки груза // Транспортное право. 2002. № 3. С. 13–18.

Международное частное право: В 2 т. Т. 2: Особенная часть / Отв. ред. С.Н. Лебедев, Е.В. Кабатова. М.: Статут, 2015.

*Носик А.В.* Димайз-чартер как разновидность договоров чартера // Журнал научных публикаций аспирантов и докторантов. 2008. № 8. URL: <http://jurnal.org/articles/2008/uri41.html> (дата обращения: 05.08.2019).

*Остроумов Н.Н.* Договор перевозки в международном воздушном сообщении. М.: Статут, 2009.

*Пашковская Л.* Виды договоров фрахтования судна // Maritime Law Space. 30 января 2019. <https://maritimelaw.space/tag/рейсовый-чартер/> (дата обращения: 09.08.2019).

Современное морское право и практика его применения / Отв. ред. И.И. Барина, В.А. Киселев, Л.М. Федоров. М.: Транспорт, 1985.

Справочник капитана дальнего плавания / Под ред. Г.Г. Ермолаева. М.: Транспорт, 1988.

*Юренкова О.С.* К вопросу о правовой природе договора фрахтования // Вестник Пермского университета. Юридические науки. 2012. № 2. С. 169–174.

*Babazadeh A.F.* Safe Port Clauses: A Comparison of English Law and Azerbaijani Law // Bakı Dövlət Universiteti Tələbə Hüquq Jurnalı / Baku State University Law Review. 2018. No. 7. P. 167–175.

*Coghlin T., Baker A., Kenny J., Kimball J.D., Belknap T.H.* Time Charters. 7<sup>th</sup> ed. London: Informa plc., 2014. DOI: 10.4324/9781315793191

*Cooke J.* Voyage Charters. 4<sup>th</sup> ed. London: Informa Law from Routledge, 2014. DOI: 10.4324/9781315795027

*Davis M.* Bareboat Charters. 2<sup>nd</sup> ed. London: LLP, 2005.

*Gebb Sh.A.* The Demise Charter: A Conceptual and Practical Analysis // Tulane Law Review. 1975. Vol. 49. No. 4. P. 764–784.

*Gilmore G., Black C.L.* The Law of Admiralty. 2<sup>nd</sup> ed. Mineola: The Foundation Press, 1975.

*Gold E., Chircop A., Kindred H.* Maritime Law. Toronto: Irwin Law, 2003.

- Grime R.* Shipping Law. Concise College Texts. London: Sweet & Maxwell, 1978.
- Harper E.W.* Demise Charters: Responsibilities of Owner or Charterer for Loss or Damage // *Tulane Law Review*. 1975. Vol. 49. No. 2. P. 785–790.
- Keenan R.T.* Charter Parties and Bills of Lading // *Marquette Law Review*. 1959. Vol. 42. Iss. 3. P. 346–361.
- Lesni C.I.* The Ship Owner's Obligation to Ensure Seaworthiness of the Ship—Implicit Obligation of the Ship Owner in the Charter Party // *Contemporary Readings in Law and Social Justice*. 2012. Vol. 4. No. 1. P. 563–569.
- Nunes T.* Charterer's Liabilities under the Ship Time Charter // *Houston Journal of International Law*. 2004. Vol. 26. No. 3. P. 561–598.
- Wilson J.F.* Carriage of Goods by Sea. London: Pitman, 1992.
- Yoshimoto H.* The Time Charter in Japan: A Comparison // *The Transnational Lawyer*. 1988. Vol. 1. Iss. 2. P. 449–481.

## REFERENCES

- Babazadeh, A.F. (2018). Safe Port Clauses: A Comparison of English Law and Azerbaijani Law. *Bakı Dövlət Universiteti Tələbə Hüquq Jurnalı — Baku State University Law Review*, (7), pp. 167–175.
- Barinova, I.I., Kiselev, V.A. and Fedorov, L.M. eds. (1985). *Sovremennoe morskoe pravo i praktika ego primeneniya* [Modern Law of the Sea and It's Application Practice]. Moscow: Transport. (in Russ.).
- Boyarskaya, Yu.N. (2016). *Dogovor arendy transportnykh sredstv s predostavleniem uslug po upravleniyu i tekhnicheskoi ekspluatatsii* [Vehicle Lease Agreement with the Provision of Management and Maintenance Services]. Moscow: Statut. (in Russ.).
- Bulgakova, I.V. and Klepikova, O.V. (2012). *Naukovo-praktichnii komentar do Kodeksu torgovel'nogo moreplavstva Ukraïni* [Scientific and Practical Commentary to the Merchant Shipping Code of Ukraine]. Kiev: Liga Zakon. (in Ukr).
- Coghlin, T., Baker, A., Kenny, J., Kimball, J.D. and Belknap, T.H. (2014). *Time Charters*. 7<sup>th</sup> ed. London: Informa plc. DOI: 10.4324/9781315793191
- Cooke, J. (2014). *Voyage Charters*. 4<sup>th</sup> ed. London: Informa Law from Routledge. DOI: 10.4324/9781315795027
- Davis, M. (2005). *Bareboat Charters*. 2<sup>nd</sup> ed. London: LLP.
- Ermolaev, G.G. ed. (1988). *Spravochnik kapitana dal'nego plavaniya* [Marine Master of Vessels's Handbook]. Moscow: Transport. (in Russ.).
- Galstyan, N.L. (2017). *Pravovoe regulirovanie frakhtovaniya sudov v Rossiiskoi Federatsii* [Legal Regulation of Affreightment in the Russian Federation]. [online]. Remedy.ru. Available at: <http://remedy.ru/ru/2017/04/24/freight-legal-regulation/> [Accessed 15 August 2019]. (in Russ.).
- Gebb, Sh.A. (1975). The Demise Charter: A Conceptual and Practical Analysis. *Tulane Law Review*, 49(4), pp. 764–784.
- Gilmore, G. and Black, C.L. (1975). *The Law of Admiralty*. 2<sup>nd</sup> ed. Mineola: The Foundation Press.

- Gold, E., Chircop, A. and Kindred, H. (2003). *Maritime Law*. Toronto: Irwin Law.
- Grime, R. (1978). *Shipping Law. Concise College Texts*. London: Sweet & Maxwell.
- Gutsulyak, V.N. (2017). *Rossiiskoe i mezhdunarodnoe morskoe pravo (publichnoe i chastnoe)* [The Russian and International Maritime Law (Public and Private)]. Moscow: Granitsa. (in Russ.).
- Harper, E.W. (1975). Demise Charters: Responsibilities of Owner or Charterer for Loss or Damage. *Tulane Law Review*, 49(2), pp. 785–790.
- Ignatova, Yu.N. (2013). Vidy frakhtovaniya na vremya po morskomu pravu [Types of Chartering the Time on the Law]. *Yurist* [Jurist], (17), pp. 20–25. (in Russ.).
- Ivanov, G.G. and Makovskii, A.L. (1984). *Mezhdunarodnoe chastnoe morskoe pravo* [Private International Maritime Law]. Leningrad: Sudostroenie. (in Russ.).
- Keenan, R.T. (1959). Charter Parties and Bills of Lading. *Marquette Law Review*, 42(3), pp. 346–361.
- Kokin, A.S. (2007). *Mezhdunarodnaya morskaya perevozka gruzov: pravo i praktika* [International Carriage of Goods: Law and Practice]. Moscow: Wolters Kluwer. (in Russ.).
- Kosovskaya, V.A. (2002). K voprosu opredeleniya ponyatiya dogovora morskoi perevozki gruzha [The Issue of Definition of the Carriage of Goods by Sea Contract Concept]. *Transportnoe pravo* [Transportation Law], (3), pp. 13–18. (in Russ.).
- Lebedev, S.N. and Kabatova, E.V. eds. (2015). *Mezhdunarodnoe chastnoe pravo: V 2 t. T. 2: Osobennaya chast'* [Private International Law: In Two Volumes. Volume 2: Special Part]. Moscow: Statut. (in Russ.).
- Lesni, C.I. (2012). The Ship Owner's Obligation to Ensure Seaworthiness of the Ship-Implicit Obligation of the Ship Owner in the Charter Party. *Contemporary Readings in Law and Social Justice*, 4(1), pp. 563–569.
- Nosik, A.V. (2008). Dimaiz-charter kak raznovidnost' dogovorov chartera [Demise Charter as a Type of Charter-Parties]. *Zhurnal nauchnykh publikatsii aspirantov i doktorantov* [Journal of Scientific Publications of Postgraduate and Doctoral Students], [online] (8). Available at: <http://jurnal.org/articles/2008/uri41.html> [Accessed 5 August 2019]. (in Russ.).
- Nunes, T. (2004). Charterer's Liabilities under the Ship Time Charter. *Houston Journal of International Law*, 26(3), pp. 561–598.
- Ostroumov, N.N. (2009). *Dogovor perevozki v mezhdunarodnom vozdushnom soobshchenii* [Contract of Carriage in International Aviation]. Moscow: Statut. (in Russ.).
- Pashkovskaya, L. (2019). *Vidy dogovorov frakhtovaniya sudna* [Types of Vessels' Charter-Parties]. [online]. Maritime Law Space. Available at: <https://maritimelaw.space/tag/reisovyi-charter/> [Accessed 9 August 2019]. (in Russ.).
- Wilson, J.F. (1992). *Carriage of Goods by Sea*. London: Pitman.
- Yoshimoto, H. (1988). The Time Charter in Japan: A Comparison. *The Transnational Lawyer*, 1(2), pp. 449–481.
- Yurenkova, O.S. (2012). K voprosu o pravovoi prirode dogovora frakhtovaniya [To the Issue of the Legal Nature of the Chartering Contract]. *Vestnik Permskogo universiteta. Yuridicheskie nauki* [Perm University Herald. Juridical Sciences], (2), pp. 169–174. (in Russ.).

## СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ:

**Гуцуляк Василий Николаевич** — доктор юридических наук, профессор, профессор кафедры транспортного права Юридического института Российского университета транспорта, почетный работник морского флота.

## AUTHOR'S INFO:

**Vasily N. Gutsulyak** — Doctor of Legal Sciences, Professor, Professor of the Transport Law Department, Institute of Law, Russian University of Transport, Honorary Worker of the Merchant Fleet.

## ДЛЯ ЦИТИРОВАНИЯ:

*Гуцуляк В.Н.* Виды чартеров в международном торговом судоходстве // Труды Института государства и права РАН / Proceedings of the Institute of State and Law of the RAS. 2019. Том 14. № 4. С. 108–130. DOI: 10.35427/2073-4522-2019-14-4-gutsulyak

## CITATION:

Gutsulyak, V.N. (2019). The Types of the Charter-Parties in International Commercial Shipping. *Trudy Instituta gosudarstva i prava RAN — Proceedings of the Institute of State and Law of the RAS*, 14(4), pp. 108–130. DOI: 10.35427/2073-4522-2019-14-4-gutsulyak