Концепция тайм-чартера в морском частном праве

СИНИЦЫН Сергей Андреевич, ведущий научный сотрудник отдела гражданского законодательства и процесса Института законодательства и сравнительного правоведения при Правительстве Российской Федерации, доктор юридических наук

Россия, 117218, г. Москва, ул. Большая Черемушkinsкая, 34

E-mail: synss@mail.ru

Обязательства по тайм-чартеру урегулированы законодательством большинства современных правовых систем. Однако это не способствовало ясности правовой природы тайм-чартера и определению его места в системе договорных обязательств в праве. Разногласия на этот счет наблюдаются не только в правовой доктрине и судебной практике, но и обнаруживаются при анализе законодательства о тайм-чартере различных юрисдикций. Мало исследованы вопросы коллизионного регулирования тайм-чартера. В практике торгового мореплавания тайм-чартер продолжает активно использоваться участниками предпринимательской деятельности. Все эти обстоятельства определяют актуальность, теоретическую и практическую значимость исследования тайм-чартера с точки зрения российского и зарубежного гражданского права, международного частного права. Отмечается слабость проработки поставленных вопросов в российском праве.

В условиях развития международной торговли не вызывает сомнения перспектива использования методов сравнительно-правовых исследований для определения преимуществ и недостатков в правовом регулировании.

Автором проанализировано правовое регулирование тайм-чартера в праве крупнейших морских держав. Исследовано и предложено авторское понимание актуальных вопросов содержания обязательств по тайм-чартеру: проблемы применения стандартизированных форм тайм-чартера в международной торговле, ответственность сторон по тайм-чартеру, правовая природа и содержание обязательств по тайм-чартеру, пределы усмотрения сторон в выборе применимого права по тайм-чартеру.

Ключевые слова: соотношение тайм-чартера и чартера, проформы тайм-чартера, транспортные обязательства в морском частном праве, коллизионное регулирование тайм-чартера, экономическое и правовое начала в регулировании тайм-чартера.

Для цитирования: Синицын С. А. Концепция тайм-чартера в морском частном праве // Журнал зарубежного законодательства и сравнительного правоведения. 2020. № 5. С. 95—111. DOI: 10.12737/jflcl.2020.044

Тайм-чартер в российском, зарубежном и международном морском частном праве

Ранее мы уже рассматривали вопрос о самостоятельности чартера и тайм-чартера как двух различных обязательств в гражданском праве¹, поэтому в настоящей статье остановимся на проблеме регулирования тайм-чартера в праве крупнейших морских держав и выбора сторонами обязательств по тайм-чартеру применимого права.

Прежде всего отметим значение для регулирования тайм-чартера не только законов, но и морских обычаев, преодолевающих диспозитивные нормы закона. Объем регулирования обычным правом отношений по тайм-чартеру может заметно отличаться. Так, российскими портовыми обычаями признается, что «по договору фрахта на определенный срок

(тайм-чартер) возврат зафрахтованного судна не может быть осуществлен до истечения срока действия договора без согласия судовладельца» (п. 22 ст. 5 обычаев морского порта Новороссийск, приложение № 1). В английском обычном праве фрахтователь по тайм-чартеру считается вправе продлить, но не начать новый рейс по ставке рыночного фрахта и судовладелец считается связанным этим указанием. В этом случае фрахтователь не будет нести ответственность за задержку освобождения судна от тайм-чартера, если он с должной долей разумности и осмотрительности сможет обосновать судовладельцу увеличение срока тайм-чартера².

¹ См.: Синицын С. А. Тайм-чартер и чартер как самостоятельные виды договорных обязательств в морском частном праве // Законодательство. 2018. № 4. С. 17—23. Такая точка зрения разделяется не всеми, например, В. Н. Гуцуляк считает, что все договоры фрахтования судна подразделяются на три вида: рейсовый чартер, тайм-чартер, и бербоут-чартер (см.: Гуцуляк В. Н. Виды чартеров в международном торговом судоходстве // Труды Института государства и права РАН. 2019. Т. 4. № 4. С. 109—113).

² См.: Gorton L., Ihre R., Hillenius P., Sandevan A. Shipbroking and Chartering Practice. London, 2007. Традиционно в доктрине морского частного права этот вопрос рассматривался лишь в общем виде: «...фрахтователь не вправе удерживать судно сверх обусловленного тайм-чартером срока, однако судно, начавшее рейс, должно его окончить, несмотря на то, что срок тайм чартера истек ранее окончания судом начатого рейса — от фрахтователей нельзя требовать обратной сдачи взятого в тайм-чартер судна точно в день истечения тайм-чартера; фрахтователи имеют право направить судно в рейс даже в том случае, если выполнение рейса будет связано с небольшим опозданием против срока обратной сдачи судна по

Становление тайм-чартера как договорного обязательства. Издревле морские и океанические пространства, способствуя развитию торговли и территориального сообщения, использовались в качестве транспортных путей, обеспечивающих торговую деятельность и ресурсобеспечение территорий. Торговое судоходство развивалось параллельно с освоением водных пространств, развитием производств и рынков сбыта продукции. И сегодня морской транспорт, особенно в международном сообщении, сохраняет лидирующее место по объему перевозок грузов. Как с экономической, так и с юридической точек зрения тайм-чартер занимает особое место в развитии торгового мореплавания и мореходства.

Закрепление тайм-чартера в законодательстве как особого вида договора возможно представить как результат рациональной оценки рисков, связанных с мореплаванием. Можно предположить, что изначально собственник товара, предназначенного к отчуждению, обращался к собственнику судна с предложением за согласованную плату доставить и выдать груз полномочному грузополучателю. Перевозчик сохранял за собой перевозочную плату, которая, несмотря на ее размер и очевидные опасности морского похода, ни при каких обстоятельствах не могла сравниться со стоимостью как самого груза, так и судна: риск их случайного повреждения или утраты по общему правилу перевозки возлагался на перевозчика. Оценка такого риска и стремление к его минимизации способствовали закреплению в законодательстве тайм-чартера как особого обязательства, по содержанию которого судовладелец во время выполнения курса, определенного фрахтователем, в значительной степени сокращал и перелагал на него риски мореплавания, предоставляя фрахтователю право коммерческого распоряжения судном. Распространение тайм-чартера влекло и расширение спектра деятельности транспортных компаний. Интерес в использовании модели тайм-чартера прослеживается и у фрахтователя. Тайм-чартер и сегодня особенно востребован крупными компаниями-экспортерами/импортерами, которые хотят пользоваться судном за заранее фиксированную договорную плату без поправки на колебания стоимости и конъюнктуры рынка перевозок. Требуется уточнения позиция, что при аренде морского судна арендная плата будет уплачиваться пропорционально пройденному судном пути, исходя из принципа уплаты аренды до момента гибели арендованного имуще-

ства³, поскольку аренда предполагает плату за согласованный период пользования, а не фактически пройденный судном путь — длительность пройденного судном пути не имеет прямого отношения к пользованию имуществом в контексте правоотношений по аренде.

Правовая модель тайм-чартера сохраняет актуальность для ведения дел участниками торговой деятельности с морским транспортом, для которых не является привлекательным приобретение и последующее содержание судна как собственного имущества. При ее использовании фрахтователь получает над судном, взятым в тайм-чартер, коммерческий контроль, не становясь при этом лицом, ответственным за его содержание. Тайм-чартер предполагает специальные права фрахтователя на подчинение капитана судна в части обеспечения выполнения экипажем принятых и порученных фрахтователем коммерческих заказов о перевозке, принятии на борт грузов.

В условиях развитого регулирования тайм-чартера в национальном праве и широкой практики применения стандартизированных проформ тайм-чартера в международном торговом мореплавании сохраняет актуальность вопрос о балансе прав и интересов судовладельца и фрахтователя и предоставляемых им правом и правосудием гарантий⁴.

1. Правовая природа и содержание обязательств по тайм-чартеру

Тайм-чартер как самостоятельный вид обязательств в морском частном праве. По сложившимся и укрепившимся в российском праве представлениям тайм-чартер отнесен к видам договора аренды: «Договор, по которому индивидуально-определенное имущество предоставляется во временное пользование и владение, не может быть не чем иным, кроме как договором имущественного найма»⁵. В целях проверки этого аргумента обратимся к детальному разбору прав и обязанностей по тайм-чартеру.

Содержательно тайм-чартер имеет ряд индивидуальных характеристик, отличающих его от разновидности или специального случая аренды транспортного средства. Наиболее явно такие отличия проявляются именно в морском праве и наименее заметны при пользовании воздушным судном или железнодорожным составом. Проследим эти особенности на основе российского права.

³ См.: Кейлин А. Д. Транспортное право СССР и капиталистических стран. М., 1938. С. 8.

⁴ Интересные наблюдения на этот счет высказал А. И. Лобода (см.: Лобода А. И. О средствах правовой защиты фрахтователя по тайм-чартеру в арбитражных разбирательствах // Международный коммерческий арбитраж. 2005. № 3).

⁵ Маковский А. Л. Правовое регулирование морских перевозок грузов. М., 1961. С. 51.

тайм-чартеру, но это, конечно, не должно открывать лазеек для злоупотреблений со стороны фрахтователей и не дает им права направлять судно в длительный рейс, по времени много превышающий оставшийся по тайм-чартеру срок, в особенности, если имеется возможность направить судно в более короткий рейс» (Кейлин А. Д., Виноградов П. П. Морское право / под ред. А. П. Солодилова. М., 1939. С. 145).

Во-первых, судовладелец во исполнение обязательств по тайм-чартеру предоставляет фрахтователю не только индивидуально-определенную вещь, не теряющую своих потребительских свойств в процессе ее эксплуатации, как это полагается по общим правилам об аренде (ст. 607 ГК РФ), а одновременно морское судно и услуги экипажа. Таким образом, судно и экипаж по тайм-чартеру выступают единым и неделимым предметом обязательства. Неслучайно в практике торгового мореплавания говорится не о передаче и приемке судна во временное пользование, а о вводе (on-hire) и выводе (off-hire) судна из тайм-чартера, что подразумевает действие определенного режима, а не фактический акт приемки-передачи имущества, как это наблюдается в аренде. Развивая это положение, можно сделать вывод, что исполнение обязательств по тайм-чартеру только формально и условно может пониматься через передачу судна от судовладельца фрахтователю, в действительности следует говорить об особом обременении правами фрахтователя судна и его экипажа на срок тайм-чартера⁶.

Во-вторых, в период действия обязательств по тайм-чартеру в отличие от арендодателя судовладелец продолжает сохранять контроль как над судном, так и над экипажем, а также должен обеспечить мореходное состояние судна на срок всего чартера.

В-третьих, именно судовладелец несет обязанности по страхованию судна и отвечает за его эксплуатацию, приведение в мореходное состояние к моменту передачи в пользование фрахтователю, а также за содержание экипажа. По практике арбитражных разбирательств и, в частности МАК ТПП РФ, отсутствие на судне документов, позволяющих его беспрепятственное использование для целей конкретного тайм-чартера, является достаточным основанием для расторжения договора по обстоятельствам, ответственность за которые возлагается на судовладельца⁷.

Содержательно по ряду характеристик тайм-чартер не совпадает с чартером (права и обязанности сторон, ответственность, цели договора) и в системе договоров требует самостоятельной квалификации. Чартер как разновидность перевозки помимо обязательств доставить груз из точки А в точку Б воз-

лагает на судовладельца ряд других обязанностей: осуществление полной коммерческой и технической эксплуатации судна, его укомплектование, обеспечение технического обслуживания и ремонта, навигации судна, сохранность принятого к перевозке груза и выдача управомоченному на его получение лицу. Иное распределение обязанностей и рисков для фрахтователя и судовладельца следует из тайм-чартера. По тайм-чартеру фрахтователь нанимает судно на определенный период для использования его в собственных торговых интересах и согласованных с судовладельцем географических пределах. Именно на фрахтователя по тайм-чартеру возложено все бремя и основные риски коммерческого управления судном с сохранением технического управления судном судовладельцем. Фрахтователь от собственного имени осуществляет предпринимательскую и торговую деятельность с использованием судна. Это означает, что именно фрахтователь по тайм-чартеру в своих интересах, на свой риск и под свою ответственность решает, когда, где, как и какой груз загружается, перевозится и выгружается из судна; оплачивает все транспортные расходы и расходы на обработку груза. Кроме того, фрахтователь по своему усмотрению организует загрузку складских помещений на судне и полностью отвечает за последствия нахождения в них конкретного груза перед своими контрагентами. При таких обстоятельствах фрахтователь правомочен выступать в отношениях с третьими лицами и как перевозчик, не становясь при этом судовладельцем.

Учитывая характерные черты обязательства, некоторые исследователи относят тайм-чартер к самостоятельному институту морского права⁸. Следование такому подходу, с одной стороны, подчеркивает еще не раскрытые особенности тайм-чартера, а с другой стороны, едва ли способствует уяснению его специфики в системе гражданско-правовых договорных обязательств — выделение тайм-чартера в отдельный институт морского права, хотя и имеет систематизирующее значение, едва ли позволит показать все его особенности как договорного обязательства. Ведущее квалифицирующее значение для определения существа и правовой природы договорного правоотношения и прав, из него следующих, имеет совокупная оценка содержания особенностей обязательства во всех их проявлениях: распределе-

⁶ Классический и распространенный подход предполагает обратное и основывается на буквальном понимании передачи владения судном во владение фрахтователя по тайм-чартеру. Так, еще Г. Ф. Шершеневич замечал, что судовладельцем является лицо, имеющее право распоряжаться судном и на судне, что позволяет отнести к судовладельцу фрахтователя по тайм-чартеру (см.: *Шершеневич Г. Ф.* Курс торгового права. Т. 3: Вексельное право. Морское право. М., 2016. С. 170).

⁷ Из практики Морской арбитражной комиссии при Торгово-промышленной палате Российской Федерации 2005—2010. М., 2011. С. 26.

⁸ См.: *Калпин А. Г.* Чартер (природа, структура отношений, сопоставление со смежными морскими договорами). М., 1978. С. 126. Аналогичную точку зрения отстаивал В. Т. Смирнов, делая вывод, что тайм-чартер является договором с самостоятельной правовой природой, опосредующим отношения по предоставлению транспортных услуг в течение согласованного времени (см.: *Смирнов В. Т.* Правовое регулирование грузовых перевозок в СССР: автореф. дис. ... канд. юрид. наук. Л., 1970. С. 14—15).

ние и содержание прав, обязанностей сторон, ответственность и защита прав участников договора, особенности заключения и исполнения договора. Напротив, для правовой квалификации природы договора и существа обязательства, из него следующего, не имеют никакого значения место расположения норм о тайм-чартере и особенности их координации с иными нормами гражданского законодательства (общими положениями о договоре и отдельными видами договорных обязательств ГК) и специальными источниками законодательства, регулирующими правоотношения по перевозке грузов отдельными видами транспорта и правовое положение соответствующих транспортных средств.

Содержание тайм-чартера: взаимосвязь права и экономики. По тайм-чартеру фрахтователь сохраняет значительный объем правомочий по пользованию судном, которые не свойственны обязательствам по перевозке. Современными российскими авторами утверждается, что если судно зафрахтовано по тайм-чартеру для перевозки груза, то речь идет именно об обязательствах по перевозке, поскольку в результате происходит перемещение груза из точки А в точку Б, а в тех случаях, когда судно фрахтуется по тайм-чартеру для других целей, например для проведения морских научных исследований и т. п., то тайм-чартер является самостоятельным видом договора⁹. Несогласие с высказанной точкой зрения определяется недопустимостью смешения цели и экономического содержания гражданско-правового обязательства с возникшими правами и обязанностями сторон. Так, права и обязанности фрахтователя перед третьими лицами, пусть и возникшие в связи с перевозкой груза, никак не связаны с правоотношением, возникшим между фрахтовщиком и фрахтователем по поводу пользования судном, соответственно, и речь в данном случае идет о двух самостоятельных обязательствах, требующих самостоятельной квалификации.

В договорных обязательствах по тайм-чартеру наблюдается особенное распределение рисков и гарантий интересов сторон, что также не свойственно аренде в ее традиционном понимании. Соответствующий порядок гарантирован морским обычаем: морская практика предполагает авансовый характер расчетов по тайм-чартеру, особые условия расторжения договора при неуплате фрахтователем платежей в сроки и размере, определенные договором. В современных юрисдикциях неодинаково урегулирован вопрос об условиях осуществления судовладельцем правомочий на расторжение или приостановление тайм-чартера. Такие преимущества, гарантируемые судовладельцу, объяснимы его крупными расходами и издержками по эксплуатации, страхованию, содержанию экипажа судна, притом что, как правило, судовладельцу принадлежат несколько морских судов,

каждое из которых в отдельности требует несения указанных расходов. В отсутствие приведенных гарантий и нестабильности договорных условий сделки интересы судовладельца оказались бы незащищенными за счет поощрения поведения фрахтователя.

Только с экономической точки зрения могут быть найдены черты сходства между чартером и тайм-чартером, но едва ли таковые имеют значение для юридической квалификации. Именно условия фрахтования судна по тайм-чартеру, а точнее использование метода тайм-чартерного эквивалента (time charter equivalent) в расчете стоимости перевозки оказывают прямое влияние на формирование фрахтовых ставок в обязательствах по перевозке грузов, влияя на уровень цен фрахтового рынка. С экономической точки зрения использование тайм-чартерного эквивалента помогает сопоставить цену морских перевозок груза с размером расходов и прибылей, которые мог бы приобрести судовладелец при предоставлении судна в пользование как арендуемого транспортного средства. Можно сказать, что использование метода тайм-чартерного эквивалента предоставляет судовладельцу выбор в принятии наиболее эффективного решения при использовании судна, но никак не сказывается на правоотношениях ни участников перевозки, ни отношений по найму. Однако и с точки зрения экономики передача судна в тайм-чартер или его использование как средства перевозки, налагая несравнимые риски на участников, имеют и различный экономический эффект. С этих позиций трудно согласиться, что экономическое содержание тайм-чартера и договора морской перевозки груза совпадает¹⁰.

Особенности расчета убытков и потерь в обязательствах по тайм-чартеру. В правоотношениях судовладельца и фрахтователя по тайм-чартеру требует специального рассмотрения вопрос о критериях применения компенсационных мер и правил о гражданско-правовой ответственности. Исполнение обязательств по тайм-чартеру предполагает обоснованность притязаний судовладельца по взысканию/удержанию с фрахтователя стоимости оговоренного фрахта за весь согласованный при заключении договора тайм-чартер. Важно учитывать специфику возникших обязательств и предпринимательскую основу тайм-чартера. Формально фрахтователь не может быть стеснен в возможности досрочного возврата судна, но при этом не могут нарушаться и интересы судовладельца, который также планировал использование своего имущества и не должен быть связан внешними обстоятельствами, сподвигшими фрахтователя вернуть судно досрочно. В практике мореплавания срок тайм-чартера может варьироваться от нескольких месяцев до нескольких лет. В этом случае разумно учитывать осознанное поведение фрахтователя, который, соизмеряя риск потери, принимая

⁹ См.: Гуцуляк В. Н. Указ. соч. С. 119;

¹⁰ См.: Маковский А. Л. Указ. соч.

ет решение досрочно возвратить судно судовладельцу, а также не допустить возложения на себя излишних обременений. Очевидно, что на первый взгляд интересы фрахтователя и судовладельца диаметрально противоположны. Для правильной квалификации рассматриваемой ситуации требуется определить, был ли нарушен контракт, или кто из сторон будет нести риск последствий, связанных с отказом от договора.

С досрочным возвратом судна фрахтователем не стоит смешивать случаи наступления непредвиденных обстоятельств, таких как принудительная задержка судна в иностранном порту, в результате которой проведение рейса оказалось коммерчески нерентабельным; запреты и ограничения торгового мореходства в отдельных акваториях, ранее доступных и согласованных сторонами при заключении договора. С наступлением этих не зависящих от воли сторон обстоятельств продолжение исполнения обязательств по договору оказывается чрезмерно обременительным и непредвиденным для сторон. Безосновательный досрочный возврат судна судовладельцу означает нарушение договора и односторонний отказ от него фрахтователем, вследствие чего судовладелец должен сохранить за собой право требования компенсации в размере оговоренного фрахта за весь период тайм-чартера. Однако требуется правильная квалификация имеющихся притязаний. Представляется, что если фрахтователь отказался от договора и будет установлено, что судно им не используется, судовладелец должен обосновать свои требования в форме взыскания убытков, а не стоимости согласованного фрахта. Однако и в этом случае судовладельцу будет разумно предпринять все необходимые и от него зависящие меры для минимизации собственных потерь, как требуется коммерсанту, например повторное фрахтование своего судна. Непринятие таких мер может быть квалифицировано в качестве основания снижения взыскиваемых убытков. Практикой рассмотрения споров учитывается возможность для судовладельца использовать судно на аналогичных условиях на момент отказа от фрахтования. Если соответствующий спрос на фрахт отсутствует, будет принят за основу согласованный сторонами размер и срок фрахта. При сохранении условий рынка будут учтены действительные выгоды судовладельца и фрахтователя, последовавшие для них в связи с досрочным возвратом судна. Например, будет учтено следующее обстоятельство: если бы фрахтователь в одностороннем порядке не отказался от тайм-чартера, то судовладелец не имел бы возможности заключить впоследствии на более выгодных условиях аналогичный или иной чартер.

Капитан должен обеспечить возможность совершения судном любых маршрутов, которые потребуются фрахтователю в соответствии с целями тайм-чартера и как представитель судовладельца обеспе-

чить сохранность, безопасность транспортировки груза и в этом случае при отсутствии возражений капитана о рисках содержания груза ответственность судовладельца за состояние груза и при отсутствии на этот счет специальных условий договора полностью исключить нельзя. По тайм-чартеру фрахтователь берет на себя помимо обязанности по уплате фрахта также и расходы на коммерческую эксплуатацию. При отсутствии договоренности сторон об ином предполагается, что фрахтователь несет перед судовладельцем ответственность за возможные повреждения, вызванные неадекватной нагрузкой судна.

2. Особенности российского и зарубежного права в регулировании обязательств по тайм-чартеру

Объективно различные законодательства государств, вовлеченных в международное торговое мореплавание, устанавливают собственное регулирование, часто с разным содержанием тайм-чартера с распределением прав, обязанностей и ответственности по обязательствам по перевозке грузов морем и по найму морских судов, в различной степени регламентируя основания и условия ответственности сторон, основания возникновения и прекращения соответствующих обязательств.

По мере роста торговых связей не снижается применение во внешнеторговых сделках, связанных с перевозкой грузов или арендой транспортных средств, иностранного права. Это обстоятельство актуально при рассмотрении специфики правового регулирования тайм-чартера в системе договорных обязательств не только в российском, но и зарубежном праве и выяснении вопроса о пределах допустимого волеизъявления договаривающихся сторон о выборе применимого права. Стремление к выбору иностранного права в качестве применимого к тайм-чартеру участником договора — резидентом РФ объясняется несовершенством и отставанием в глазах иностранного контрагента российского законодательства, уступающего стандартам общего и европейского права. Вместе с тем существуют и объективные причины.

Правовые системы современности содержат различное регулирование и интерпретацию отношений по тайм-чартеру, что не может не вызывать интереса у исследователя.

Российское право. По прямому указанию российского права (§ 3 гл. 34 ГК РФ) тайм-чартер как разновидность аренды предполагает предоставление морского судна во временное пользование и распоряжение арендатора. В целом такой подход с незначительными оговорками разделен российской правовой доктриной¹¹. В этом же направлении следует судеб-

¹¹ См.: Брагинский М. И., Витрянский В. В. Договорное право. Книга вторая: Договоры о передаче имущества. 2-е изд. М., 2011. С. 504; Гражданский кодекс Российской Федерации. Аренда. Наем жилого помещения: Постатейный комментарий к главам 34 и 35 / под ред. П. В. Крашенинникова. М.,

но-арбитражная практика, относя договор фрахтования судна на время (тайм-чартер) к договору аренды, а не договору услуг по перевозке (постановление Президиума ВАС РФ от 4 июля 2006 г. № 2313/06).

В развитие общих положений ГК РФ специальные правила Кодекса торгового мореплавания РФ (далее — КТМ) отдельно регулируют договоры фрахтования судна на время (тайм-чартера) с экипажем (ст. 198 КТМ).

Буквальное понимание тайм-чартера как вида аренды позволило российским исследователям сделать вывод, что, осуществляя коммерческую эксплуатацию судна, фрахтователь становится временным владельцем судна¹². Принятие такой идеи в контексте состояния и развития российского законодательства лишено оснований, поскольку им не урегулирован правовой режим совладения одной и той же вещью с распределением между несколькими участниками такого «двойного» владения прав и обязанностей; кроме того, при исполнении тайм-чартера судовладелец не утрачивает и не передает владение судном фрахтователю.

Иное понимание тайм-чартера дается в пособии по правовому регулированию морского торгового судоходства: по договору фрахтования судна на время (тайм-чартеру) судовладелец обязуется за обусловленную плату (фрахт) предоставить фрахтователю судно и услуги членов экипажа судна в пользование на определенный срок для перевозок грузов, пассажиров или для иных целей торгового мореплавания. Интересным представляется вопрос разграничения фрахта и тайм-чартерной платы (hire).

Английское право. Исторически наиболее развитым в регулировании морских обязательств по перевозке и аренде морских судов считается право Англии. Развитое законодательство о морском праве Англии и богатейший опыт разрешения морских споров оказался полезным для совершенствования национальных законодательств государств, не являющихся крупными морскими державами. Это обстоятельство весьма четко отмечено исследователями европейского права, обратившими внимание на то, что понятие и модели договорных обязательств по чартеру и тайм-чартеру были взяты за основу и стали применяемы как образцы при разрешении споров в европейском праве — даже в тех спорах, в которых ни один из участников или предмет не был связан с английским правом, в дальнейшем по мере накопления практики наработки английского права были адаптированы под нужды других правовых систем¹³.

Показательны наблюдения и норвежских юристов, согласившихся с идеей о конвергенции национального и английского права тайм-чартера: «Если судебная практика показала необходимость изучения вопроса с точки зрения английского права, это является показателем необходимости интерпретации подобных вопросов в свете и норвежского законодательства»¹⁴.

Популярность английского права в регулировании морских обязательств следует связать не только с богатством его опыта и отнюдь не с общей чертой, присущей современному зарубежному праву в целом в регулировании договорных обязательств «мягким» правом, а с предоставляемым английским правом и правосудием высоким уровнем защиты выраженного в сделке волеизъявления сторон.

Английское право устанавливает специальное регулирование тайм-чартера, содержательно отличающееся от положений российского права.

Английское право знает несколько разновидностей договора фрахтования, в том числе тайм-чартер — договор фрахтования судна на время (аренда времени судна), в соответствии с которым судовладелец обязуется за обусловленную плату (фрахт) предоставить фрахтователю услуги по морской (речной) перевозке грузов и пассажиров на долгосрочной основе. В правоотношениях по чартеру между судовладельцем и фрахтователем устанавливаются и распределяются права и обязанности, риски, доходы, расходы и прибыль применительно к виду чартера, «по тайм-чартеру фрахтователь наделяется правом пользования судном для конкретных рейсов, а чаще всего просто на согласованный период времени», основополагающее значение в волеизъявлении договаривающихся сторон имеет согласование времени пользования и идентификация самого судна¹⁵.

Согласно общему праву и доктрине английского морского права под тайм-чартером традиционно понимается договор, заключаемый на определенное время, по которому фрахтователь вправе использовать судно для перевозки своих или чужих грузов (определенных оговоренными исключениями или общим дозволительным правилом — *any lawful merchandise*), а капитан, назначенный судовладельцем, должен выдавать коносаменты на такие принятые им к перевозке грузы¹⁶. В авторитетных курсах содержатся и более лаконичные характеристики тайм-чартера: по договору тайм-чартера судовладелец обязуется предоставить фрахтователю согласованную вместимость судна на определенный период времени, а фрахтователь принять на себя право

2014. С. 90 (авторы комментария к ст. 632 ГК РФ — А. В. Киселев, В. С. Ем).

¹² См.: Волков А. А. Морское право. М., 1969. С. 180.

¹³ См.: Wustendorfer H. *Neuzeitliches Seehandelsrecht mit besonderer Berücksichtigung des englischen und des internationalen Rechts*. Hamburg, 1947. S. 27.

¹⁴ Solvang T. *Forsinkelse i havn*. Oslo, 2009. P. 59.

¹⁵ См.: Plomaritou E. A Review of Shipowner's & Charterer's Obligations in Various Types of Charter // *Journal of Shipping and Ocean Engineering*. 2014. No. 4. P. 307—321.

¹⁶ См.: Рюмина Л. А. Договор морской перевозки по английскому праву. М., 1961. С. 6.

и риск коммерческой эксплуатации судна, сохранив полномочие передать судно в субтайм-чартер¹⁷. При этом судовладелец несет бремя обеспечения мореходного состояния судна, обремененного тайм-чартером. Изначально в договорной практике закреплялась общая обязанность судовладельца поддерживать судно в годном для целевой эксплуатации состоянии — *maintain her in a thoroughly efficient state in hull and machinery during service*. С развитием практики такая обязанность все чаще стала конкретизироваться согласуемыми сторонами условиями договора.

В понимании английского права в тайм-чартере нет признаков найма или аренды судна. Это подтверждается, в частности, тем, что договорные условия тайм-чартера концентрированы на сроках, в течение которых судно используется фрахтователем в его интересе, по существу именно место и время являются главной договоренностью судовладельца и фрахтователя по тайм-чартеру. Для признания обязанности судовладельца по предоставлению судна фрахтователю возникшей и заключения договора достаточно будет не только указания конкретного порта в договоре, но и простого согласованного с фрахтователем указания (e.g., “vessel to be delivered in the Mediterranean”). Напротив, обязательства по тайм-чартеру не будут считаться возникшими, если стороны укажут порт и конкретное место сдачи судна фрахтователю, но не согласуют время распоряжения им фрахтователем¹⁸. Правоприменительной практикой специально определено, что именно согласование времени распоряжения судном фрахтователем (“flat period”) является главным требованием английского права к возникновению обязательств по тайм-чартеру¹⁹.

С точки зрения определения момента заключения тайм-чартера будет неточно утверждение, что, как и любой договор аренды, тайм-чартер всегда будет соответствовать признакам консенсуального договора. По сложившимся морским обычаям до получения первого платежа фрахтовщиком капитан судна может не исполнять указание фрахтователя о выходе в рейс, несмотря на то, что договор тайм-чартера заключен, а на весь период просрочки оговоренной оплаты фрахтовщиком судно будет считаться находящимся в простое по обстоятельствам, за которые отвечает фрахтователь. С точки зрения практики торгового мореплавания важное значение для уяснения специфики тайм-чартера имеет содержание

обязанности фрахтователя по уплате фрахта и расходов по содержанию судна, включая особенности применения режимов «вне аренды» (off-hire) и приостановление оплаты за пользование судном (off-hire clause). Так, при задержке платежа по тайм-чартеру судовладелец вправе без согласия фрахтователя изъять судно из тайм-чартера. Интересно, что для изъятия судна из тайм-чартера суды, международные арбитражи не всегда требуют уведомления фрахтователя или нотиса судовладельца (*Greatship India Ltd v. Oceanographia SA de CV (Greatship Dhriti)* [2012] EWHC 3468 (Comm)). Реализация режима вывода судна из тайм-чартера меняет права и обязанности сторон и не всегда будет связана с действием согласованных договорных условий тайм-чартера, исходя напрямую из морского обычая. Однако в этом заключается жесткость английского права и более либеральный подход норвежского права, нормами которого процедура освобождения судна от тайм-чартера в связи с нарушением фрахтователем обязательств по оплате регламентирована более тщательно, не упрямочивая судовладельца на безусловные односторонние действия²⁰.

В практике рассмотрения споров по поводу тайм-чартера сложилась неопределенность в отношении разрешения вопроса: является ли обязательным согласование размера платы по тайм-чартеру для заключения договора, в то время как возмездность всегда презюмируется в аренде? На этот счет были вынесены два принципиально различных судебных акта английскими судами. По одному из них арбитр отдал приоритет интересам судовладельца, признав обязательным согласование платежей по тайм-чартеру, поскольку такими платежами гарантированы имущественные интересы судовладельца в части возмещения произведенных затрат и получения прибыли от использования собственного имущества (*Kuwait Rocks Co-v-AMB Bulkcarriers Inc (the Astra)* [2013] EWHC 865 (Comm). Referred to as “the Astra”). Принятие этого решения судовладельцами никак не помешало вынесению прямо противоположного решения о необязательности согласования платы по тайм-чартеру (*Spar Shipping AS v. Grand China Logistics Holding (Group) Co. Ltd* [2015] EWHC 718 (Comm). Referred to as “the Spar Shipping”). Такая двусмысленность правовых последствий вызвала ослабление интереса к использованию английского права при регулировании тайм-чартера как применимого.

Аналогичным образом правовая квалификация договора тайм-чартера дана в постановлении апелляционного суда Англии и Уэльса по делу *Sea and Land Securities Ltd. v. William Dickinson and Co Ltd* (1942) 2 K. B. 65: «По договору тайм-чартера судовладелец обязуется перед фрахтователем в течение опре-

¹⁷ См.: *Foxton D., Bennett H., Berry S., Smith C.-F.* *Scrutton on Charterparties and Bills of Lading*. Oxford, 2020. Pp. 3—4.

¹⁸ См.: *Girvin S.* *Carriage of Goods by Sea*. New York, 2011; *Bredholt J., Martens J., Mathiasen J., Philip A.* *Søloven med kommentarer*. 4th ed. Copenhagen, 2012. P. 584.

¹⁹ См.: *Coghlin T., Baker A.-W., Kenny J.* *Time Charters*. 6th ed. London, 2008.

²⁰ См.: *Bredholt J., Martens J., Mathiasen J., Philip A.* *Op. cit.* P. 606.

деленного согласованного срока оказать услуги силами своих работников и судового экипажа в отношении перевозки грузов или пассажиров, помещенных на борт судна фрахтователем». В этом значении тайм-чартер представляет собой договор долгосрочной морской перевозки груза, притом что право владения (пользования) судном и управления по тайм-чартерам не передаются фрахтователю.

Сами по себе употребляемые в договорной практике термины «аренда», «срок аренды» не могут отменять квалификацию договора тайм-чартера как договора фрахтования на время — договора возмездного оказания услуг при условии, что спорные суда остаются во владении судовладельца на весь срок фрахтования. Подобная оценка договору тайм-чартера дается и в разделе «Терминология» периодического книжного издания «Тайм-чартеры»: «Хотя тайм-чартеры не являются договорами аренды, тем не менее, является общепринятой нормой для всех форм чартеров использование фразы в тайм-чартерах “судовладельцы передали в аренду”. Для таковых целей в отношении судна указывают, что оно “передано” фрахтователям, а по окончании тайм-чартера — “возвращено” судовладельцам»²¹.

При разрешении конкретного спора английским арбитражем было указано, что «во всех случаях, когда в тайм-чартере употреблены слова “передал в аренду”, указаны условия “передачи” и “возврата”, это не означает передачу права владения в отношении судна. Напротив, они используются в смысле начала предоставления и окончания услуг фрахтователям. ...Судно передается, когда начинается оказание услуг по чартеру и возвращается, когда чартер завершается. Поскольку передача судна как такового не осуществляется, “возврат” в контексте тайм-чартера означает, что в некотором переносном смысле, в соответствии с тайм-чартером, судно остается во владении судовладельца, хотя и под управлением фрахтователя» (per Rix L. J. in *The Achilleas* (2007) 2 Lloyd's Rep. 555).

По тайм-чартеру владение судном не передается фрахтователю, указанному в контракте, но фрахтователь приобретает право в рамках условий чартера, определяет порядок использования, для которого владелец предоставляет свое судно. Считается, что владельцы судна по тайм-чартеру передают фрахтователю «право использовать в своих интересах потенциальную способность судна приносить доход... Владелец не имеет никакого интереса в коммерческой эксплуатации судна, кроме того, чтобы груз, для перевозки которого направляется судно, являлся законным грузом». Возможно, именно с учетом этих особенностей в отличие от обязательств по аренде по тайм-чартеру судовладелец считается вправе сохранить за собой всю полноту согласованных догово-

ром платежей за предусмотренный договором срок, несмотря на досрочный отказ фрахтователя от договора и независимо от совершения им действий, отвечающих критериям противоправности²². С этим же связано правомочие фрахтователя в любой момент отказаться от тайм-чартера и потребовать от судовладельца возмещения убытков, если будет доказано, что находящееся в мореходном состоянии судно в согласованный сторонами период не находилось во власти и распоряжении фрахтователя²³.

Итальянское право. Именно в праве государств, ориентированных на торговую деятельность с использованием мореходных путей, в частности в итальянском праве, исторически возник и развился институт тайм-чартера (*Tavole amalfitane*). Однако уже на первых порах его развития сравнение обычаев отдельных морских портов показали существенные различия, а часто и несовпадения в регулировании тайм-чартера, притом что формы эксплуатации судна нередко существенно различаются в понимании права и экономики.

Итальянской правоприменительной практикой и теорией уточняется, что в тайм-чартере обязательно предусматриваются срок, размер платы и определяется объем контроля судна фрахтователем²⁴. В любом случае фрахтователь получает в распоряжение судно на оговоренные в договоре объем, период и цели, при этом необязательно, чтобы цели использования судна были исчерпывающе прописаны в договоре, вполне достаточно общих указаний.

Договор фрахтования судна на определенный срок (тайм-чартер), квалифицируемый как особый транспортный договор, регулируется положениями Кодекса мореплавания о перевозке имущества в целом (ст. 419—438) и о перевозке грузов (ст. 439—450), за исключением тех, которые касаются перевозки определенного имущества (ст. 451—456).

В итальянской правовой доктрине тайм-чартеру дается следующая характеристика: по договору фрахтования судна на определенный срок судовладелец за предоставленную ему плату обязуется в отношении фрахтователя обеспечить выполнение судном неопределенного количества рейсов для транспортировки товаров. Учитывая последствия и эффект тайм-чартера, его определяют как разновидность транспортных обязательств, а не как аренду имущества. В частности, исследователями отмечается, что «на самом деле выполнение рейсов, указанных фрахтователем, не является целью самой по

²² См.: Coghlin T., Baker A.-W., Kenny J., Kimball J.-D., Belknap J., Thomas H. *Time Charters*. 7th ed. New York, 2014. § 16.90—16.91; Falkanger T. *Konsekutive reiser*. Oslo, 1965. P. 223.

²³ См.: Bråfelt C. *Fleksibilitet i certepartiforhold*. Oslo, 2008. P. 198—200.

²⁴ См.: Scialoja A., D'Ovidio A.-L., Bulgherini T. *Diritto della Navigazione*. Roma, 2014. P. 5—7.

²¹ Coghlin T., Baker A.-W., Kenny J. *Op. cit.*

себе, а предназначено для осуществления перевозки грузов, таким образом, обязательство осуществлять рейсы, рассматриваемое в Кодексе мореплавания на основании договора аренды, исчезает и теряет актуальность в отношении основного обязательства по перевозке», или «тайм-чартер не является арендой, так как обязательства, принятые со стороны судовладельца, имеют своей целью, хотя и через коммерческое предоставление судна, передачу товаров, принадлежащих фрахтователю или другим субъектам; из этого следует, что экономическая операция, описанная здесь, уже реализуется не по схеме, предполагаемой законодателем в Кодексе мореплавания — посредством договора фрахтования судна на определенный срок (тайм-чартер) с последующими транспортными договорами, оговоренными фрахтователем-перевозчиком, а напрямую посредством договора о перевозке между судовладельцем и фрахтователем с последующими транспортными договорами между фрахтователем и отдельными грузоотправителями; в тайм-чартере фрахтователь берет на себя роль перевозчика, а судовладелец — субперевозчика»²⁵. То есть к фрахтованию судна на определенный срок (тайм-чартер) применяются положения, как и при договоре срочного фрахтования, а также положения по перевозке имущества с преобладанием первых над вторыми по принципу приоритета специальных норм и телеологического смысла закона. В этом случае фрахтователь является конечным пользователем судна, а договор касается перевозки грузов также для определенных рейсов, но с фрахтом, подлежащим оплате во времени, а не по фиксированной ставке. В этом случае способы расчета фрахтовой ставки определяются использованием фрахтования судна на определенный срок, а не рейсовым чартером, даже при наличии договора на выполнение определенной поездки.

Испанское право. В целом испанское право определяет специфику прав по чартерам в зависимости от содержания конкретного обязательства, оговаривая, что особенностью тайм-чартера является право фрахтователя по коммерческому использованию судна, обеспечиваемое капитаном и экипажем судна: фрахтователь обязан уплатить согласованный фрахт судовладельцу, несет все расходы по коммерческой эксплуатации судна, обязуется вернуть судно судовладельцу в соответствии с согласованными условиями и ответить на возможные повреждения, вызванные неадекватной нагрузкой. В специальных исследованиях оговаривается, что регулирование тайм-чартера (*El contrato de Fletamento por Tiempo, time charter*) по испанскому праву имеет именно английские корни, и этой особенности придается очень важное значение; недостаточное внимание к ней уже

овернулось ошибкой континентального права в интерпретации тайм-чартера как аренды судна²⁶.

По смыслу положений ст. 211—213 Закона о судоходстве Испании (*Ley de Navegación Marítima, LNM*) главным условием тайм-чартера является согласование сторонами требований к судну, которое будет использоваться фрахтователем по его усмотрению в течение установленного тайм-чартером времени: индивидуальные и согласованные сторонами характеристики судна, его навигационная готовность, невозможность замены судна другим в отсутствие иной возможности в договоре — необеспечение этих условий является основанием для привлечения судовладельца к ответственности и отказа фрахтователя от договора. В целом судовладелец сохраняет бремя несения основных обязанностей по содержанию судна и команды, а на фрахтователя возлагаются так называемые временные и связанные с тайм-чартером расходы: портовые сборы, портовые услуги, морские агенты, топливо, погрузка и выгрузка товаров, складирование, швартовки, а также риски коммерческой эксплуатации судна.

Важна доктринальная характеристика тайм-чартера по испанскому праву. С одной стороны, ученые акцентировали внимание на очень важной характеристике тайм-чартера: судовладелец передает фрахтователю срочное право на сводное коммерческое пользование судном (*“casco limpio o desarmado”*), которое силами самого фрахтователя только предстоит адаптировать под его собственные нужды и интересы, включая предоставление фрахтователю возможности в собственных интересах и от своего имени оказывать услуги по перевозке грузов третьим лицам. С другой стороны, прямо говорится, что фрахтователю передается пользование и владение судном на срок тайм-чартера²⁷.

Норвежское право. В соответствии со ст. 372¹ Морского кодекса Норвегии (*Norwegian Maritime Code — NMC*) по тайм-чартеру судовладелец обязан предоставить в распоряжение фрахтователя судно в оговоренное место и время в состоянии, пригодном для коммерческой эксплуатации в торговом мореплавании, с объемом топлива, достаточным для прохождения от порта отправки до ближайшей заправки. В срок действия тайм-чартера не засчитывается время проведения проверки соответствия поданного судна условиям договора, а расходы между сторонами в данном случае делятся пополам, если судовладелец или фрахтователь заявили о необходимости таковой.

В аспекте расчетов по тайм-чартеру правила NMC соответствуют содержанию используемых в практике торгового мореплавания проформ. Само же по-

²⁵ Antoni A. Corso di diritto dei Transporti. Roma, 2008. Pp. 151—153.

²⁶ См.: González J.-M.-G. El contrato de Fletamento por Tiempo // *Derecho Marítimo* by Amya Abogados. 11 sep. 17.

²⁷ Ibid.

нимание содержания тайм-чартера как особого вида договорных обязательств в основном соответствует английскому праву. Исследователи норвежского морского права объясняют неравенство объема договорных прав судовладельца и фрахтователя в законе именно содержанием установленных тайм-чартером обязательств и невозможностью их синхронного и одномоментного исполнения сторонами, напоминая, что законодательством устанавливается только каркас регулирования, от которого договаривающиеся стороны могут отступить, создав отвечающую их потребностям модель осуществления прав²⁸.

По норвежскому морскому праву заключение тайм-чартера определяется согласованностью сторонами в его условиях даты и времени, к которому судно должно быть предоставлено в распоряжение фрахтователя²⁹. Комментаторы специально обращают внимание на преимущества в указании срока, а не календарной даты в обязательствах по тайм-чартеру, что, как сообщается, более точно соответствует природе отношений и общим интересам судовладельца и фрахтователя³⁰.

Задержка в уплате стоимости тайм-чартера дает судовладельцу право отказаться от исполнения договора и взыскать убытки с фрахтователя. Нарушение обязательств по предоставлению судна судовладельцем дает право фрахтователю на взыскание убытков, но не наделяет правом требования исполнения обязательств в натуре. На основе обобщений практики рассмотрения споров исследователями сделан вывод, что право на расторжение договора фрахтователем в случае неподачи судна судовладельцем в согласованном договоре состоянии и порядке возникает сразу при нарушении судовладельцем своих обязательств: «Решающим является сам факт, что судно не было — или не могло быть — предоставлено в распоряжение фрахтователя в мореходном состоянии и готовое к погрузке»³¹. Однако расторжение тайм-чартера по требованию судовладельца конкретизировано законом. При установлении соответствующих правил законодатель исходил из их соответствия критерию существенности и адекватности реагирования на допущенное нарушение, хотя по общему правилу критерии существенности нарушения определяются либо самими сторонами договора, либо в общих нормах договорного права. Именно с этим следует связать специальную регламентацию расторжения тайм-чартера по воле и инициативе судовладельца при неоплате его согласованной стоимости. Статья

391 NMC предоставляет судовладельцу право получать проценты с суммы просроченного платежа. Статья 391(2) NMC закрепляет, что судовладелец должен выдать фрахтователю нотис, уведомляющий его о неуплате. Подав нотис, судовладелец имеет право изъять судно из эксплуатации фрахтователя. Согласно ст. 392(1) на период приостановления действия договора судно считается зафрахтованным, если же фрахтователь не оплатил причитающуюся ему сумму в течение 72 часов после получения нотиса, судовладелец имеет право расторгнуть тайм-чартер, если стороны не договорились об ином.

Интересна и также история возникновения регулирования правомочий на расторжение тайм-чартера в норвежском праве, позиционируемым как пионер в этом вопросе. В юридической литературе сообщается, что право на расторжение тайм-чартера впервые было закреплено в портовых обычаях города Висбю. Особенность состояла в том, что помимо правомочия судовладельца на расторжение тайм-чартера при задержке фрахтователем платежа отдельно оговаривалась и аналогичная возможность для фрахтователя при непредставлении судовладельцем судна в тайм-чартер, что было своеобразным эквивалентом в обеспечении их правовых возможностей. Вместе с тем отдельно было предусмотрено право фрахтователя безотносительно к основаниям отказаться от тайм-чартера с возмещением судовладельцу половины стоимости согласованного фрахта. Впоследствии аналогичные правила были развиты в европейском морском праве³².

3. Тайм-чартер в международном морском частном праве

Международные акты в регулировании тайм-чартера. Существующие различия в регулировании тайм-чартера в национальных законодательствах потребовали совместных усилий государств по гармонизации их законодательства.

Первой международной унификацией норм ответственности перевозчика стали Гаагские правила, которые получили статус обязательных для применения в 1924 г. на Брюссельской дипломатической конференции и теперь более известны как «Международная конвенция об унификации некоторых правил о коносаменте»; в 1992 г. вступила в силу Конвенция ООН «О морской перевозке грузов» — Гамбургские правила. И если Гаагско-Висбийские правила в большей степени ориентированы на защиту перевозчиков, то Гамбургские правила являются сбалансированным инструментом в сфере международного торгового мореплавания, который более полно учитывает интересы как перевозчиков, так и грузовладельцев. В юридической литературе уже не раз отмечалось, что Гамбургские правила не получили широкого применения. Однако все это преимущественно касается отношений по перевозке грузов,

²⁸ См.: Bredholt J., Martens J., Mathiasen J., Philip A. Op. cit. P. 603.

²⁹ См.: Falkanger T., Bull H.-J., Brautaset L. Scandinavian maritime law. Oslo, 2011. P. 424.

³⁰ См.: Bredholt J., Martens J., Mathiasen J., Philip A. Op. cit. P. 584.

³¹ Bråfelt C. Op. cit. Pp. 198—200.

³² См.: Bråfelt C. Op. cit. Pp. 125—126.

в стороне остаются разночтения различных национальных законодательств, применяемых при развитии отношений по аренде морских судов, осложненных иностранным элементом. Частично и неполно этот вопрос специально урегулирован в унифицированных правовых нормах, применяемых в морском торговом судоходстве (ст. 5 приложения к Соглашению об унификации отдельных правовых норм, применяемых в морском торговом судоходстве), где сказано, что права и обязанности сторон по тайм-чартину и по договору найма судна при отсутствии иного соглашения сторон определяются законом страны местонахождения судовладельца (соответственно, наймодателя). Данное правило не является однообразным в толковании, хотя бы в связи с многозначностью толкования термина «закон страны местонахождения судовладельца»: место регистрации как юридического лица, место ведения деятельности, место нахождения органов управления, представительств судовладельца и т. д. Однако такая многозначность, как представляется, не может дать основания для ее ограниченного толкования, как это часто предлагается в специальных исследованиях: «Если же в документе, определяющем права и обязанности сторон по морской перевозке, отсутствует соглашение сторон о подлежащем применению праве, то спор разрешается в соответствии с законодательством государства, в котором учреждена, имеет основное место деятельности или место жительства сторона, являющаяся: перевозчиком — в договоре морской перевозки; судовладельцем — в тайм-чартинере и бербоут-чартинере»³³. Очевидно, что места регистрации и ведения деятельности могут не совпадать.

Типовые проформы тайм-чартинера: баланс интересов фрахтователя и судовладельца. О востребованности тайм-чартинера в торговом обороте может свидетельствовать тот факт, что изначально Балтийский и международный морской совет в Копенгагене, а вслед за ним и другие морские организации предложили судоходному рынку к использованию значительное число отличающихся по содержанию стандартных форм тайм-чартинеров: Uniform Time-Charter (BIMCO), Uniform General Charter (BIMCO), Time charter C/MAC FORM, NYPE, GENCON, Baltime и др. В юридической литературе обращается внимание на то, что во многом существующие проформы тайм-чартинера ориентированы преимущественно на интересы судовладельцев, во многом однобоко воспроизводят подходы английского права, не учитывают реалий и потребностей морского судоходства, что вынуждает стороны дополнять, а на деле изменять типовые формы особым порядком — “*rider clauses*”. Следствием этого является рассогласованность и от-

сутствие баланса интересов в закреплении прав судовладельца и фрахтователя. Использование такой практики затрудняет договорную работу, а по существу ставит под сомнение актуальность использования типовых форм в их предполагаемом значении.

Для иллюстрации сказанного обратимся к конкретным примерам. GENCON94 и GENCON76 имеют разные редакции, однако основаны на одних принципах и развивают сходное содержание, несмотря на изменившиеся запросы и реалии практики. В проформе Baltime приведено в качестве общего правила положение, что фрахтователь несет ответственность за утерю или повреждение груза, даже если таковые явились следствием неосмотрительности при постройке судна. В проформе Gentile указано, что фрахтователь несет ответственность за любую утерю груза не только если им не были созданы должные условия хранения на борту, но и если им была проявлена небрежность в поддержании мореходного состояния судна. На большинство этих проблем было обращено внимание в докладе UNCTAD еще в 1990 г. В типовых формах требуется в равной степени обеспечить скоординированные интересы фрахтователя и судовладельца; замечают, что наиболее отвечает таким потребностям NYPE15 (New York Produce Exchange Form 2015)³⁴.

Отдельно следует обратить внимание на формулировки и раскрытие в проформах тайм-чартинера обязанностей судовладельца по предоставлению в тайм-чартин судна. Многие из них дублируют сложившиеся столетиями в практике мореходства обычаи, подтверждая, что судовладелец должен предоставить фрахтователю мореходное судно. В этом случае действует подразумеваемая обязанность, которую возможно трактовать неоднозначно. В частности, в Amwelsh 93 закреплено, что передаваемое в тайм-чартин судно твердо, крепко и во всех отношениях пригодно для плавания (“*tight, staunch and strong, and in every way fit for the voyage*”). Возникает потребность в разграничении мореходных и судовых характеристик судна. Как видно с учетом обозначенной необходимости, современные проформы, например Asbatankvoy form, более детализированно раскрывают требования к передаваемому в тайм-чартин судну: “*The vessel... being seaworthy, and having all pipes, pumps and heater coils in good working order, and being in every respect fitted for the voyage, so far as the foregoing conditions can be attained by the exercise of due diligence, perils of the sea and any other cause of whatsoever kind beyond the Owner's and/or Master's control excepted, shall load*”. В приведенной формулировке по существу разграничиваются три значимых элемента-характеристики тайм-чартин применительно к судну: судоходные требования, мореходные

³³ Семенов А. В. Договор морской перевозки грузов: применимое право и выбор суда: дис. ... канд. юрид. наук. Волгоград, 2002. С. 124.

³⁴ См.: Antoniadou N. Charter Parties: An outdated form of contract? Piraeus, 2016. Pp. 19—31.

требования, приспособленность судна для рейса. Последняя характеристика во многом является оценочной, возлагая обязанность по проявлению осмотрительности. Еще более явно обязанность проявления осмотрительности, а не перечисления конкретных качеств судна фиксирована формой Shellvoy 6206: “Owners shall exercise due diligence to ensure that from the time when the obligation to proceed to the loading port(s) attaches and throughout the charter service: (a) The vessel and her hull, machinery, boilers, tanks, equipment and facilities are in good order and condition and in every way equipped and fit for the service required; and (b) The vessel has a full and efficient complement of master, officers and crew and the senior officers shall be fully conversant in spoken and written English language and to ensure that before and at the commencement of any laden voyage the vessel is in all respects fit to carry the cargo specified... For the avoidance of doubt, references to equipment in this Charter shall include but not be limited to computers and computer systems, and such equipment shall (inter alia) be required to continue to function, and not suffer a loss of functionality and accuracy (whether logical or mathematical) as a result of the run date or dates being processed”³⁵.

В типовых проформах тайм-чартера вопросы ответственности за нарушение обязательств, основания расторжения договора и связанные с этим обязанности сторон также урегулированы не на принципах равноправия сторон и паритета их интересов. Так, в проформе *Baltimex 1939 (2001)* (строки 347—352) указано, что при неподаче судна в распоряжение фрахтователя в согласованное время и наличии соответствующего запроса судовладельца фрахтователь должен в течение двух дней указать, согласится ли он на подачу судна к другому указанному сроку. Тем самым устанавливается дополнительная обременительная обязанность для фрахтователя и трудно-

объяснимые преимущества для судовладельца при нарушении им условий договора и неопределенности действия самого договора. *Supplytime 2005* также содержит положения, усиленные практикой их толкований: если фрахтователь не смог обеспечить своевременную оплату фрахта, судовладелец должен представить фрахтователю письменное уведомление, в котором предоставляется отсрочка платежа. Однако судовладелец имеет право немедленно приостановить эксплуатацию судна, но тем не менее судно считается зафрахтованным. В связи с этим объективно возникают вопросы о значении нарушений тайм-чартера и их существенности, продолжении длящейся обязательственной связанности судовладельца и фрахтователя. В этой же типовой форме (строки 503—516) закреплено, что у судовладельца право отказа от договора сохраняется на протяжении всего того периода, пока не получен платеж от фрахтователя в согласованном объеме и назначении, но и получение такого платежа судовладельцем непосредственно перед сделанным им отказом от тайм-чартера не отменяет права на расторжение договора, т. е. судовладелец может изъять судно из пользования фрахтователя даже по получении просроченного платежа. При отказе от тайм-чартера судовладелец считается правомочным ссылаться на платежную неблагонадежность фрахтователя. В этой же проформе более мягко урегулированы права и обязанности судовладельца и судьба самого тайм-чартера при нарушении судовладельцем условий тайм-чартера. Так, если судно не доставлено к моменту времени, указанному в чартерном соглашении, фрахтователь имеет право расторгнуть контракт. Однако если судовладелец не способен предоставить судно в условленное время и выдает фрахтователю уведомление об этом, фрахтователь в течение 24 часов с момента получения уведомления обязан проинформировать судовладельца о согласии на предоставление судовладельцем судна в более поздний срок или об отказе в этом случае от чартера. Если тайм-чартер расторгается фрахтователем, ни одна из сторон не несет ответственности перед другой за потери, понесенные по причине непредоставления судна или расторжения контракта (ст. 2(c) (строки 48—65)).

В целом же наиболее часто используемые в практике торгового мореплавания проформы тайм-чартера (*NYPE93*, *Supplytime 2005*, *Shelltime 4*) закрепляют право судовладельца отказаться от тайм-чартера в случае неоплаты фрахтователем цены тайм-чартера либо предоставить отсрочку по ее уплате в период от пяти до семи дней с начислением установленной проформами процента за время просрочки; лишь проформа *Baltimex* такой отсрочки не предоставляет.

Уже только из приведенных выборочных положений используемых проформ тайм-чартера в практике торгового мореплавания может сложиться впечатление об усеченности правовых возможностей и гаран-

³⁵ «Владельцы должны проявлять должную осмотрительность для обеспечения того, чтобы с момента, когда на них налагается обязательство следовать в порт(ы) погрузки, и на протяжении всего времени чартерного рейса: а) судно и его корпус, машины, котлы, резервуары, оборудование и оснащение находились в хорошем состоянии и во всех отношениях были оборудованы и пригодны для требуемого сервиса; и (b) на судне имелся полный и эффективный состав команды из капитана, офицеров и членов экипажа, а старшие офицеры полностью владели устным и письменным английским языком и обеспечивали, чтобы до и в начале любого груженого рейса судно было во всех отношениях пригодным для перевозки соответствующего груза... Во избежание сомнений ссылки на оборудование в настоящем Чартере должны включать, но не ограничиваться ими, компьютеры и компьютерные системы, и такое оборудование должно (среди прочего) продолжать функционировать и не утрачивать необходимые свойства функциональности и точности (логической или математической) при обработке соответствующих данных и выполнении операций».

тий интересов фрахтователя по сравнению с обеспечением интересов судовладельца. Характерно, что ни одна из приведенных типовых форм не содержит специальных положений о возмещении убытков в случае нарушения тайм-чартера, оставляя этот вопрос на разрешение применимого права, выбранного сторонами к их правоотношению. Предполагается, что при отсутствии ясно определенной сторонами воли на выбор применимого права при использовании сторонами типовых проформ тайм-чартера применимым правом будет английское.

Выбор применимого права по тайм-чартеру соглашением сторон: пределы и ограничения усмотрения сторон. Исследователями международного частного права утверждается, что перечень осложненных иностранным элементом правоотношений, как и само понятие иностранного элемента, невозможно типизировать в законе исчерпывающим образом³⁶, в связи с чем на первый взгляд не усматривается достаточных оснований для отрицания осложнения иностранным элементом правоотношения выбором иностранного права в качестве применимого. Сам по себе выбор сторонами иностранного применимого права не преобразует сделку во внешнеэкономическую. Связь правоотношений договаривающихся сторон с несколькими правовыми системами как основание отнесения сделки к международной и внешнеэкономической не может выступать как достаточный и верный критерий, поскольку формы и характер такой связи могут существенно различаться³⁷. Можно сказать, что и с точки зрения иностранного права, как применимого, правоотношения сторон могут рассматриваться как внутренние дела другого оборота и правопорядка. Содержание соглашения о выборе применимого права состоит в разрешении коллизионного вопроса за счет делегирования правопорядком субъектам частного права полномочия самостоятельно разрешать коллизию законов в сфере договорных обязательств с иностранным элементом³⁸. Выбор иностранного права в правоотношениях сторон — резидентов одной юрисдикции допустим, если выбор и применение иностранного права не нарушают сверхимперативных норм и публичных интересов юрисдикции, к которой принадлежат участники договора, согласовавшие иностранное право как применимое к их правоотношениям. Однако, как справедливо отмечено в исследованиях, применение иностранного права во взаимосвязи со сверхимперативными нормами правовой системы,

которой подчинены стороны договора, будет определяться именно судом, разрешающим спор³⁹, который совсем не обязательно будет российским. Свобода сторон осуществлять выбор применимого права не может быть абсолютной⁴⁰.

В соответствии с п. 1 и 2 ст. 1210 ГК РФ стороны договора могут при заключении договора или в последующем выбрать по соглашению между собой право, которое подлежит применению к их правам и обязанностям по этому договору. Российский законодатель никак не определяет критерии допустимости и ограничений выбора иностранного права как применимого к правоотношениям российских резидентов, хотя таковые и могли бы следовать, например, из связанности правоотношений сторон с выбранным ими применимым правом. Примечательно, что положения проекта Гаагских принципов о выборе права, применимого к международным коммерческим контрактам, исходят из того, что правоотношения из контракта безотносительно к сделанному сторонами выбору применимого права уже должны быть связаны более чем с одним государством (I.1).

Российским правом установлено, что соглашение сторон о выборе подлежащего применению права должно быть прямо выражено или должно определено вытекать из условий договора либо совокупности обстоятельств дела. В пункте 1 ст. 414 КТМ РФ указано: «Право, подлежащее применению к отношениям, возникающим из торгового мореплавания с участием иностранных граждан или иностранных юридических лиц либо осложненным иностранным элементом, в том числе если объект гражданских прав находится за пределами Российской Федерации, определяется в соответствии с международными договорами Российской Федерации, настоящим Кодексом, другими законами и признаваемыми в Российской Федерации обычаями торгового мореплавания». Согласно п. 2 ст. 414 КТМ РФ стороны договора, предусмотренного КТМ РФ, могут при заключении договора или в последующем избрать по соглашению между собой право, которое подлежит применению к их правам и обязанностям по данному договору.

Кроме того, согласно ст. 199 и 212 КТМ РФ правила, установленные гл. X (тайм-чартер), применяются, если соглашением сторон не установлено иное.

Таким образом, гражданское законодательство РФ закрепляет право сторон внешнеэкономической сделки, в том числе в сфере торгового мореплавания, исходя из международного частного права (принципа автономии воли), самостоятельно определять пра-

³⁶ См.: Международное частное право: учебник / под ред. Н. И. Марышевой. М., 2018. С. 4.

³⁷ См.: Зыкин И. С. Внешнеэкономические отношения: теория и практика правового регулирования: дис. ... д-ра юрид. наук. М., 1991.

³⁸ См.: Третьяков С. В. Автономия воли в международном частном праве: дис. ... канд. юрид. наук. М., 2003. С. 37.

³⁹ См.: Канашевский В. А. Внешнеэкономические сделки: основные регуляторы, их соотношение и взаимодействие: дис. ... д-ра юрид. наук. М., 2009. С. 118—120.

⁴⁰ См.: Асосков А. В. Коллизионное регулирование договорных обязательств. Доступ из СПС «Гарант».

во государства, которое подлежит применению к их правам и обязанностям по договору.

Обязанность применения арбитражными судами норм иностранного права предусмотрена также п. 5 ст. 13 АПК РФ, в котором указано, что арбитражный суд в соответствии с международным договором РФ, федеральным законом, соглашением сторон, заключенным в соответствии с ними, применяет нормы иностранного права. При этом данное правило не затрагивает действие императивных норм законодательства РФ, применение которых регулируется разд. IV ГК РФ.

Как указано в п. 1 ст. 14 АПК РФ и п. 1 ст. 1191 ГК РФ, при применении иностранного права суд устанавливает содержание его норм в соответствии с их официальным толкованием, практикой применения и доктриной в соответствующем иностранном государстве.

В целях установления содержания норм иностранного права в соответствии с п. 2 ст. 14 АПК РФ и п. 2 ст. 1191 ГК РФ суд может обратиться в установленном порядке за содействием и разъяснением в Министерство юстиции РФ и иные компетентные органы или организации в Российской Федерации и за границей либо привлечь экспертов. Лица, участвующие в деле, могут представлять документы, подтверждающие содержание норм иностранного права, на которые они ссылаются в обоснование своих требований или возражений, и иным образом содействовать суду в установлении содержания этих норм. По требованиям, связанным с осуществлением сторонами предпринимательской деятельности, обязанность по предоставлению сведений о содержании норм иностранного права может быть возложена судом на стороны.

Как указано в п. 17 Информационного письма Президиума ВАС РФ от 9 июля 2013 г. № 158 «Обзор практики рассмотрения арбитражными судами дел с участием иностранных лиц» (далее — Информационное письмо № 158), исходя из смысла ч. 2 п. 2 ст. 14 АПК РФ и п. 2 ст. 1191 ГК РФ, арбитражный суд вправе возложить обязанность по представлению сведений о содержании норм иностранного права на стороны. Данное право реализуется судом по его усмотрению с учетом всей совокупности обстоятельств дела (например, наличия соглашения о применении права), а также принципов добросовестности, разумности и справедливости. Бремя представления сведений о содержании норм иностранного права не может считаться возложенным на стороны автоматически, по данному вопросу суд должен вынести соответствующее определение. Кроме того, возложение данного бремени на стороны не означает освобождение суда от обязанности по установлению содержания иностранного права.

В пункте 19 Информационного письма № 158 указано, что при установлении содержания иностранного права лица, участвующие в деле, вправе пред-

ставлять заключения по вопросам содержания иностранного права, составленные лицами, обладающими специальными познаниями в данной области.

Согласно п. 20 указанного Информационного письма арбитражный суд вправе считать содержание иностранного права установленным, если представленное одной из сторон заключение по вопросам содержания иностранного права содержит необходимые и достаточные сведения и не опровергнуто при этом другой стороной путем представления сведений, свидетельствующих об ином содержании иностранного права. В подобных случаях, исходя из разъяснений ВАС РФ, данных в Информационном письме № 158, арбитражный суд вправе считать содержание иностранного права установленным, что подтверждается также судебной практикой, в частности: постановлениями Пятнадцатого арбитражного апелляционного суда от 5 июля 2013 г. № 15АП-4549/2013, федерального арбитражного суда Северо-Кавказского округа от 11 ноября 2013 г. по делу № А53-1484/2013 и др. В случае если суд не применяет выбранное сторонами иностранное право и не исполняет обязанность по установлению его содержания, то допущенные судом нарушения по смыслу п. 22 Информационного письма № 158 являются основанием для изменения или отмены вынесенного судебного акта.

Статьей 1193 ГК РФ установлены исключительные случаи, когда норма иностранного права, выбранная сторонами договора, не применяется. Это случаи, когда последствия ее применения явно противоречили бы основам правопорядка (публичному порядку) Российской Федерации с учетом характера отношений, осложненных иностранным элементом. В таком случае при необходимости применяется соответствующая норма российского права.

Оговорка о публичном порядке также закреплена в ст. 21 Регламента ЕС о праве, применимом к договорным обязательствам («Рим I»), и ст. 26 Регламента ЕС о праве, применимом к внедоговорным обязательствам («Рим II»), согласно которым в применении указанного соответствующим Регламентом положения права любой страны может быть отказано лишь в том случае, если такое применение является явно не совместимым с публичным порядком суда.

В пункте 1 Информационного письма от 26 февраля 2013 г. № 156 Президиум ВАС РФ разъяснил, что «под публичным порядком... понимаются фундаментальные правовые начала (принципы), которые обладают высшей императивностью, универсальностью, особой общественной и публичной значимостью, составляют основу построения экономической, политической, правовой системы государства. К таким началам, в частности, относится запрет на совершение действий, прямо запрещенных сверхимперативными нормами законодательства РФ (статья 1192 Гражданского кодекса Российской Федерации), если эти-

ми действиями наносится ущерб суверенитету или безопасности государства, затрагиваются интересы больших социальных групп, нарушаются конституционные права и свободы частных лиц». При этом ч. 2 ст. 1193 ГК РФ не допускает такой отказ в применении нормы иностранного права, который основан лишь на отличии правовой, политической или экономической системы соответствующего иностранного государства от правовой, политической или экономической системы РФ.

В соответствии с п. 1 ст. 170 АПК РФ решение арбитражного суда должно состоять из вводной, описательной, мотивировочной и резолютивной частей. Согласно ч. 3 п. 4 ст. 170 АПК РФ в мотивировочной части решения должны быть указаны законы и

иные нормативные правовые акты, которыми руководствовался суд при принятии решения, и мотивы, по которым суд не применил законы и иные нормативные правовые акты, на которые ссылались лица, участвующие в деле.

Необоснованное неприменение избранного сторонами иностранного права влечет ошибку юридической квалификации правоотношений сторон и необоснованного применения к ним норм права, регулирующих иные по содержанию правоотношения участников гражданского права. Выбор применимого права не может означать и влечь уменьшение ответственности между участниками сделки, возлагаемой на них в соответствии с национальным законом, которому они подчинены.

Библиографический список

- Antoni A. Corso di diritto dei Transporti. Roma, 2008.
- Antoniadou N. Charter Parties: An outdated form of contract? Piraeus, 2016.
- Bråfelt C. Fleksibilitet i certepartiforhold. Oslo, 2008.
- Bredholt J., Martens J., Mathiasen J., Philip A. Søloven med kommentarer. 4th ed. Copenhagen, 2012.
- Coghlin T., Baker A., Kenny J. Time Charters. 6th ed. London, 2008.
- Coghlin T., Baker A.-W., Kenny J., Kimball J.-D., Belknap J., Thomas H. Time Charters. 7th ed. New York, 2014.
- Falkanger T. Konsekutive reiser. Oslo, 1965.
- Falkanger T., Bull H.-J., Brautaset L. Scandinavian maritime law. Oslo, 2011.
- Foxton D., Bennett H., Berry S., Smith C.-F. Scrutton on Charterparties and Bills of Lading. Oxford, 2020.
- Girvin S. Carriage of Goods by Sea. New York, 2011.
- González J.-M.-G. El contrato de Fletamento por Tiempo // Derecho Marítimo by Amya Abogados. 11 sep. 17.
- Gorton L., Ihre R., Hillenius P., Sandeværn A. Shipbroking and Chartering Practice. London, 2007.
- Plomaritou E. A Review of Shipowner's & Charterer's Obligations in Various Types of Charter // Journal of Shipping and Ocean Engineering. 2014. No. 4.
- Scialoja A., D'Ovidio A.-L., Bulgherini T. Diritto della Navigazione. Roma, 2014.
- Solvang T. Forsinkelse i havn. Oslo, 2009.
- Wustendorfer H. Neuzeitliches Seehandelsrecht mit besonderer Berücksichtigung des englischen und des internationalen Rechts. Hamburg, 1947.
- Асосков А. В. Коллизионное регулирование договорных обязательств. Доступ из СПС «Гарант».
- Брагинский М. И., Витрянский В. В. Договорное право. Книга вторая: Договоры о передаче имущества. 2-е изд. М., 2011.
- Волков А. А. Морское право. М., 1969.
- Гражданский кодекс Российской Федерации. Аренда. Наем жилого помещения: Постатейный комментарий к главам 34 и 35 / под ред. П. В. Крашенинникова. М., 2014.
- Гуцуляк В. Н. Виды чартеров в международном торговом судоходстве // Труды Института государства и права РАН. 2019. Т. 4. № 4.
- Зыкин И. С. Внешнеэкономические отношения: теория и практика правового регулирования: дис. ... д-ра юрид. наук. М., 1991.
- Из практики Морской арбитражной комиссии при Торгово-промышленной палате Российской Федерации 2005—2010. М., 2011.
- Калпин А. Г. Чартер (природа, структура отношений, сопоставление со смежными морскими договорами). М., 1978.
- Канашевский В. А. Внешнеэкономические сделки: основные регуляторы, их соотношение и взаимодействие: дис. ... д-ра юрид. наук. М., 2009.
- Кейлин А. Д. Транспортное право СССР и капиталистических стран. М., 1938.
- Кейлин А. Д., Виноградов П. П. Морское право / под ред. А. П. Солодилова. М., 1939.
- Лобода А. И. О средствах правовой защиты фрахтователя по тайм-чартеру в арбитражных разбирательствах // Международный коммерческий арбитраж. 2005. № 3.
- Маковский А. Л. Правовое регулирование морских перевозок грузов. М., 1961.
- Международное частное право: учебник / под ред. Н. И. Марышевой. М., 2018.
- Рюмина Л. А. Договор морской перевозки по английскому праву. М., 1961.
- Семенов А. В. Договор морской перевозки грузов: применимое право и выбор суда: дис. ... канд. юрид. наук. Волгоград, 2002.

Синицын С. А. Тайм-чартер и чартер как самостоятельные виды договорных обязательств в морском частном праве // Законодательство. 2018. № 4.

Смирнов В. Т. Правовое регулирование грузовых перевозок в СССР: автореф. дис. ... канд. юрид. наук. Л., 1970.

Третьяков С. В. Автономия воли в международном частном праве: дис. ... канд. юрид. наук. М., 2003.

Шершеневич Г. Ф. Курс торгового права. Т. 3: Вексельное право. Морское право. М., 2016.

The Concept of Time Charter in Private Maritime Law

S. A. Sinitsyn

Institute of Legislation and Comparative Law under the Government of the Russian Federation, Moscow 117218, Russian Federation

E-mail: synss@mail.ru

DOI: 10.12737/jflcl.2020.044

Time-charter obligations are regulated by the legislation of most modern legal systems. However, this did not contribute to the clarity of the legal nature of the time charter and the determination of its place in the system of contractual obligations in modern law. Disagreements on this subject are observed not only in legal doctrine and judicial practice, but also reveal themselves in the analysis of time-charter legislation of various jurisdictions. The issues of conflict regulation of the time charter have been little studied. In the practice of merchant shipping, time charter continues to be actively used by business participants. Together, the above circumstances determine the relevance, theoretical and practical significance of time charter research from the point of view of Russian and foreign civil law and private international law. Despite the high practical significance of the questions raised and the undoubted theoretical interest in their resolution, it is impossible not to note the weakness of their study in Russian law.

In the context of the development of international trade, there is no doubt about the prospect of using comparative legal research methods to determine the advantages and disadvantages of legal regulation.

The author analyzes the legal regulation of time charter in the law of major maritime powers. The author's understanding of topical issues of the content of time charter obligations is investigated and proposed: the problems of applying standardized forms of time charter in international trade, the responsibility of the parties under time charter, the legal nature and content of time charter obligations, the limits of discretion of the parties in choosing the applicable law under time charter.

Keywords: correlation of time charter and charter, pro forma time charter, transport obligations in maritime private law, conflict regulation of the time charter, economic and legal principles in the regulation of the time charter.

For citation: Sinitsyn S. A. The Concept of Time Charter in Private Maritime Law. *Zhurnal zarubezhnogo zakonodatel'stva i sravnitel'nogo pravovedeniya* = *Journal of Foreign Legislation and Comparative Law*, 2020, no. 5, pp. 95—111. DOI: 10.12737/jflcl.2020.044 (In Russ.)

References

- Antoni A. Corso di diritto dei Trasporti. Roma, 2008.
- Antoniadou N. Charter Parties: An outdated form of contract? Piraeus, 2016.
- Asoskov A. V. Kollizionnoe regulirovanie dogovornykh obyazatel'stv. Access from SPS "Garant".
- Bråfelt C. Fleksibilitet i certepartiforhold. Oslo, 2008.
- Braginskiy M. I., Vitryanskiy V. V. Dogovornoe pravo. Kniga vtoraya: Dogovory o peredache imushchestva. 2nd ed. Moscow, 2011.
- Bredholt J., Martens J., Mathiasen J., Philip A. Søloven med kommentarer. 4th ed. Copenhagen, 2012.
- Coghlin T., Baker A.-W., Kenny J. Time Charters. 6th ed. London, 2008.
- Coghlin T., Baker A.-W., Kenny J., Kimball J.-D., Belknap J., Thomas H. Time Charters. 7th ed. New York, 2014.
- Falkanger T. Konsekutive reiser. Oslo, 1965.
- Falkanger T., Bull H.-J., Brautaset L. Scandinavian maritime law. Oslo, 2011.
- Foxton D., Bennett H., Berry S., Smith C.-F. Scrutton on Charterparties and Bills of Lading. Oxford, 2020.
- Girvin S. Carriage of Goods by Sea. New York, 2011.
- González J.-M.-G. El contrato de Fletamento por Tiempo. *Derecho Marítimo by Amya Abogados*. 11 sep. 17.
- Gorton L., Ihre R., Hillenius P., Sandevan A. Shipbroking and Chartering Practice. London, 2007.
- Grazhdanskiy kodeks Rossiyskoy Federatsii. Arenda. Naem zhilogo pomescheniya: Postateynny kommentariy k glavam 34 i 35. Ed. by P. V. Krashenninikov. Moscow, 2014.
- Gutsulyak V. N. Vidy charterov v mezhdunarodnom torgovom sudokhodstve. *Trudy Instituta gosudarstva i prava RAN*, 2019, vol. 4, no. 4.
- Iz praktiki Morskoy arbitrazhnoy komissii pri Torgovo-promyshlennoy palate Rossiyskoy Federatsii 2005—2010. Moscow, 2011.
- Kalpin A. G. Charter (priroda, struktura otnosheniy, sopostavlenie so smezhnymi morskimi dogovorami). Moscow, 1978.
- Kanashevskiy V. A. Vneshneekonomicheskie sdelki: osnovnye regulatory, ikh sootnoshenie i vzaimodeystvie. Dr. diss. Moscow, 2009.

- Keylin A. D. *Transportnoe pravo SSSR i kapitalisticheskikh stran*. Moscow, 1938.
- Keylin A. D., Vinogradov P. P. *Morskoe pravo*. Ed. by A. P. Solodilov. Moscow, 1939.
- Loboda A. I. O sredstvakh pravovoy zashchity frakhtovatelya po taym-charteru v arbitrazhnykh razbiratel'stvakh. *Mezhdunarodnyy kommercheskiy arbitrazh*, 2005, no. 3.
- Makovskiy A. L. *Pravovoe regulirovanie morskikh perevozok грузов*. Moscow, 1961.
- Mezhdunarodnoe chastnoe pravo. Ed. by N. I. Marysheva. Moscow, 2018.
- Plomaritou E. A Review of Shipowner's & Charterer's Obligations in Various Types of Charter. *Journal of Shipping and Ocean Engineering*, 2014, no. 4.
- Ryumina L. A. *Dogovor morskoy perevozki po angliyskomu pravu*. Moscow, 1961.
- Scialoja A., D'Ovidio A-L., Bulgherini T. *Diritto della Navigazione*. Roma, 2014.
- Semenov A. V. *Dogovor morskoy perevozki грузов: primenimoe pravo i vybor suda*. Cand. diss. Volgograd, 2002.
- Shershenevich G. F. *Kurs torgovogo prava*. Vol. 3: Veksel'noe pravo. *Morskoe pravo*. Moscow, 2016.
- Sinitsyn S. A. Taym-charter i charter kak samostoyatel'nye vidy dogovornykh obyazatel'stv v morskoy chastnom prave. *Zakonodatel'stvo*, 2018, no. 4.
- Smirnov V. T. *Pravovoe regulirovanie gruzovykh perevozok v SSSR*. Cand. diss. thesis. Leningrad, 1970.
- Solvang T. *Forsinkelse i havn*. Oslo, 2009.
- Tret'yakov S. V. *Avtonomiya voli v mezhdunarodnom chastnom prave*. Cand. diss. Moscow, 2003.
- Volkov A. A. *Morskoe pravo*. Moscow, 1969.
- Wustendorfer H. *Neuzeitliches Seehandelsrecht mit besonderer Berücksichtigung des englischen und des internationalen Rechts*. Hamburg, 1947.
- Zykin I. S. *Vneshneekonomicheskie otnosheniya: teoriya i praktika pravovogo regulirovaniya*. Dr. diss. Moscow, 1991.