

УДК 656.612

ОЦЕНКА ЭТАПОВ РАЗВИТИЯ КОММЕРЧЕСКИХ ОТНОШЕНИЙ В ОБЛАСТИ МОРСКОГО ТОРГОВОГО СУДОХОДСТВА

Кирнос Д.А.

ФГБОУ ВО «Государственный университет морского и речного флота
им. адмирала С.О. Макарова», Санкт-Петербург, e-mail: kir.denis@yahoo.com

Статья содержит ретроспективный анализ истории формирования коммерческих взаимоотношений в области морского торгового судоходства. В статье определено, что морской транспорт обеспечивает основную долю перевозок в международной торговле. Взаимоотношения между сторонами в процессе морской перевозки имеют достаточно длительную и сложную историю формирования и становления. Большинство авторов выделяется пять основных этапов формирования коммерческих взаимоотношений в области торгового судоходства. Этапность формирования системы коммерческих взаимоотношений связана с постепенным развитием науки, техники и технологии, освоением географических пространств и развитием экономических связей. Увеличение объемов перевозок, расширение маршрутов и номенклатуры перевозимых морем товаров привело к созданию новых форм товаросопроводительных и транспортных документов. Коносамент и чартер постепенно стали основными документами, используемыми на морском транспорте. При этом коносамент долгое время сохранял функцию исключительно дополнения и приложения к договору фрахтования судна – чартеру. Его роль товаросопроводительного и товарораспорядительного документа сформировалась ближе к концу XVIII в. В свою очередь, чартеры, как основные документы, устанавливающие права и обязанности сторон в процессе фрахтования морских судов, сегодня достаточно разнообразны и отвечают задачам и требованиям времени.

Ключевые слова: морской транспорт, фрахтование, коммерческая работа

STAGES OF DEVELOPMENT OF COMMERCIAL RELATIONS IN SEA COMMERCIAL NAVIGATION

Kirnosov D.A.

Admiral Makarov State University of Maritime and Inland Shipping,
Saint Petersburg, e-mail: kir.denis@yahoo.com

The article contains a retrospective analysis of the history of the formation of commercial relationships in the field of merchant shipping. It is determined in the article that sea transport provides the main share of transportation in international trade. The relationship between the parties in the process of sea transportation has a rather long and complex history of formation and development. Most of the authors identify five main stages in the formation of commercial relationships in the field of merchant shipping. The stage in the formation of a system of commercial relationships is associated with the gradual development of science, technology and technology, the development of geographical spaces and the development of economic ties. The increase in traffic volumes, the expansion of routes and the range of goods transported by sea has led to the creation of new forms of shipping and transport documents. The bill of lading and charter gradually became the main documents used in maritime transport. At the same time, the bill of lading for a long time retained the function of exclusively supplementing and supplementing the ship charter agreement – charter. Its role as a shipping and title document was formed towards the end of the 18th century. In turn, charters, as the main documents establishing the rights and obligations of the parties in the process of chartering sea vessels, today are quite diverse and meet the tasks and requirements of the time.

Keywords: sea transport, chartering, commercial work

На протяжении всей человеческой истории морской транспорт традиционно выступает одним из важнейших инструментов международной торговли, экономики и прогресса. По данным ИМО сегодня на международную морскую торговлю приходится более 80% от общего объема торгового оборота. Именно морское торговое судоходство является наиболее выгодным и экономически рентабельным средством для осуществления массовых перевозок товаров и грузов на рынке.

Качественное обеспечение морского судоходства сегодня было бы невозможным без создания доступной и эффективной системы коммерческих взаимоотношений и документооборота, отвечающего

интересам сторон и веяниям времени. Наиболее востребованными документами, используемыми сегодня на морском транспорте, являются коносамент и чартер. Данные коммерческие документы прошли достаточно большой период формирования и отвечают всем требованиям и вызовам настоящего.

Цель исследования: в рамках исследования организационных аспектов коммерческой деятельности в морском торговом судоходстве необходимо провести оценку этапов развития и становления взаимоотношений участников морских торговых перевозок, а также дать оценку существующим правовым формам базовых коммерческих документов, используемых на мор-

ском транспорте: договорам фрахтования и коносаменту.

Результаты исследования и их обсуждение

Взаимоотношения между владельцем морского торгового судна и собственником товаров, нуждающимся в их доставке в другие города и регионы, имеют тысячелетнюю историю. Первым этапом развития этих отношений считается период Древнего мира и Средних веков. В это время шло становление мировой морской торговли и взаимоотношения лиц, участвующих в морском торговом судоходстве, основывались преимущественно на устных договоренностях и носили договорной характер. Отношения между владельцем морского или речного судна и владельцем груза регулировались примитивными общественными законодательными нормами, устанавливающими ответственность судовладельца исключительно за бережную доставку груза из порта отправления в порт назначения [1].

В Средние века стала распространяться практика оформления коммерческих взаимоотношений между судовладельцем и грузовладельцем в формате «договоров товарищества», в которых учитывались особенности и специфика местной морской торговли в регионе, определялось распределение расходов и прибыли, а также рисков и бонусов, связанных с морской доставкой и последующей продажей грузов. В некоторых случаях в рамках «договоров товарищества» стали оформляться письменно найм или аренда части морского судна.

Вторым этапом в развитии коммерческих взаимоотношений в области морского торгового судоходства принято считать XV–XVI вв. – эпоху «Великих географических открытий». Именно в это время начинает складываться и внедряться понятие «чартера» как документа, в котором оговорены общие условия, права и обязанности всех сторон и отдельно для каждого участника перевозки – грузовладельца и перевозчика-судовладельца. Наряду с формированием правовых основ чартера происходит формирование и основного перевозочного документа – прообраза современного коносамента [2].

Ведение от лица судовладельца всей коммерческой деятельности, связанной с морским судоходством, стало осуществляться приглашенными писарями и/или нотариусами, которые занимались составлением реестров перевозимых на судах грузов и вели судовые журналы. Основными обязанностями писарей и/или нотариусов являлась фиксация всего перевозимого

на судах товара, его точного количества веса и названия. На основе этой информации в рамках ведения реестров перевозимых товаров составлялись договоры между судовладельцем и грузовладельцами, а также рассчитывалась провозная плата. На основании реестров о перевезенных грузах велось решение всех спорных моментов, возникающих между судовладельцем и грузовладельцем, а также возможных финансовых разногласий, возникающих в процессе морской перевозки грузов. Для удобства ведения дел грузовладельцы на постоянной основе запрашивали у писаря и/или нотариусов выписки из реестров перевозимых грузов. Выданная нотариусом или писарем выписка являлась свидетельством о перевозимом грузе: его состоянии, качестве, количестве и весе. При этом в выписках не содержались информация и сведения о лице, уполномоченном на получение товара.

Третьим этапом в истории формирования коммерческих взаимоотношений в области морского торгового судоходства принято считать XVII в. – начало Нового времени. В этот период произошло полное разделение понятий морского судоходства и морской торговли. В связи с ростом объемов и количества перевозимых товаров грузовладельцы (чаще всего купцы) практически перестали сопровождать свои товары при их морской перевозке. Это было также связано и с ростом общего уровня мировой торговли, расширением географии и кратным увеличением объемов перевозок. На этом этапе одну из главных ролей в морском торговом судоходстве стали играть страховые компании и банки, которые принимали на себя все риски, связанные с морскими перевозками грузов, а также осуществляли финансирование самой перевозки, хранения и перегрузки товаров [3].

Рост количества перевалок грузов и сроков их хранения обусловлен переориентацией морской торговли на работу по условиям мирового рынка, когда грузовладельцам часто требовалось задержать продажу товара для установления выгодных рыночных цен, либо было выгоднее продавать товары на рынках других стран и регионов.

Постепенное усложнение мировой кредитно-денежной политики привело к появлению в морском торговом судоходстве коносамента. Этот документ стал давать право тому или иному купцу получить отправляемый ему товар в порту назначения. Появление коносамента позволило учитывать не только интересы грузоотправителя, но и наряду с ним всех других участников

морской торговли и судоходства – грузополучателя, капитана судна, банка и страховых компаний.

Коносаменты стали выдаваться капитанами судов как подтверждение фактов принятия товаров на борт и обязанности выдать их в порту назначения тому лицу, которое непосредственно указано в коносаменте. Таким образом, система выписок из реестра постепенно стала заменяться коносаментами, которые стали выпускать исключительно в печатном виде в трех экземплярах и издавать на нескольких языках.

К концу этого этапа произошло четкое разграничение двух документов – коносамента и чартера. Под чартером стал пониматься исключительно письменный договор между нанимателем-грузовладельцем и судовладельцем, в котором оговаривались обязательства судовладельца по перевозке не принадлежащего ему товара морем из порта отправления в порт назначения на судне, а также дополнительные связанные с этим условия. При этом коносамент был напрямую связан с чартером и являлся распиской капитана, подтверждающей принятие товара на борт для выдачи указанному лицу в порту назначения [4].

Чартер стал документом, обеспечивающим фиксацию прав и обязанностей всех сторон, участвующих в морской перевозке груза. Заключая договор фрахтования – чартер, судовладелец стал получать подтверждение о том, что получит за предоставленное для перевозки груза судно оговоренную денежную сумму, даже в случае если грузовладелец не обеспечит полную загрузку судна. При этом грузовладелец стал получать юридически оформленные гарантии на требуемую перевозку в оговоренном объеме и в оговоренные сроки. Постепенное массовое внедрение в практику морского судоходства договоров-чартеров стало следствием бурного развития международного морского судоходства и, в частности, появления трампового судоходства. Суда в рамках трампового судоходства стали осуществлять рейсы в любой указанный порт, не придерживаясь четких линий и расписания.

Четвертым этапом развития коммерческих отношений в области морского судоходства принято считать начало XIX в. Именно в это время стала активно развиваться линейная форма морского судоходства. Линейное судоходство – работа судов, курсирующих между определенными портами отправления и назначения по строго установленному расписанию. Развитие линейного судоходства привело к трансформации коносамента и сделало его основным

товарораспределительным документом, используемым при линейных перевозках.

На начальных этапах коносамент выступал исключительно приложением к договору чартера и имел функцию расписки капитана судна в приеме груза, а также содержал некоторые положения и выдержки из чартера. Выдача коносаментов стала обязательным условием договора фрахтования.

При этом в коносамент стала вноситься ограниченная информация – о портах отправления и назначения, названии судна, перевозящего груз, дате прихода и отхода, а также о некоторых основных базовых условиях выполняемой морской перевозки. Помимо этого в коносамент стали вносить сведения об условиях оплаты морской перевозки, а также перечень обязательств и обстоятельств, по которым морская перевозка выполнялась или же, наоборот, не могла быть выполнена. Таким образом, информация, содержащаяся в коносаментах, не так подробно изложена, как в договорах фрахтования. Дополнительно в коносаменте прописывалось обязательство доставить груз в надлежащем состоянии и выдать его лицу. Все эти функции и сведения коносамент сохранил и в наше время.

В большинстве случаев коносамент составлялся в трех экземплярах. Один экземпляр коносамента следовал вместе с судном, перевозящим товар. Второй экземпляр направлялся почтовым сообщением лицу, определенному на получение груза. Третий экземпляр коносамента оставался у лица, заключившего договор на морскую перевозку, и являлся официальным документом, подтверждающим количество и наименование отправленного груза (в случаях, когда груз не был доставлен либо был доставлен в ненадлежащем состоянии и/или количестве). В случаях, когда получателей товара было несколько, составлялось необходимое количество оригиналов коносамента с указанием определенных товарных партий и лиц, которым эти товарные партии необходимо было выдать.

Ближе к концу XIX в. коносамент стал обретать функцию юридического документа и давал право владеть и распоряжаться товаром. Появление устойчивого почтового сообщения позволило грузополучателям иметь на руках экземпляр коносамента задолго до момента поступления товара в порт назначения, и поэтому заранее проводить необходимые таможенные процедуры с товарами, обеспечивать их хранение, а в некоторых случаях и продавать товар до момента его фактического поступления в порт назначения.

Таким образом, у получателей товаров появилась реальная возможность оплачивать приобретённый товар не в момент его фактического прибытия в порт назначения, а после получения коносамента. Таким образом, коносамент стал отождествляться с грузом, находящимся на борту судна, и давал его владельцу права на физический товар.

Коносаменты стали издаваться непосредственно капитанами судов, осуществляющих перевозку товаров. Это является одним из отличий коносамента от чартера. Ведь чартер является договором, подписанным между судовладельцем и фрахтователем, причём в качестве фрахтователя или арендатора могло выступать абсолютно любое лицо, желающие взять в аренду судно целиком или же часть судна, а не только отправитель/получатель товара.

Пятым этапом развития коммерческих отношений в области морского судоходства считается период с начала XX в. по настоящее время. Однако даже сейчас не до конца сформирована общепринятая трактовка и итоговая форма чартера. В некоторых случаях идёт смешение понятий – чартера и договора аренды судна. При этом иногда чартер ошибочно именуют «договором чартера», что в корне неверно, поскольку чартер по своей природе и является договором [5].

В международной практике сегодня чартеры подразделяются в зависимости от периода фрахтования. Распространено фрахтование на определённый период времени и на один (либо несколько) рейсов. Фрахтование судна на определённый период времени называется тайм-чартером, тогда как фрахтование судна на один рейс либо на серию рейсов называется рейсовым чартером.

Основные связи и коммерческие взаимоотношения между сторонами в процессе морской перевозки груза представлены на рис. 1.

Оба вида чартеров различаются между собой основным условием: по договору тайм-чартера владелец отдаёт судно в распоряжение фрахтователя на определённый период времени, оговоренный в чартере, тогда как рейсовый чартер предполагает передачу судна под перевозку конкретных товаров из оговоренного порта отправления в согласованный порт назначения.

При этом оба вида чартера подразумевают сохранение контроля владельца за экипажем, снабжением и управлением судном. Основной обязанностью судовладельца в обоих случаях является обеспечение пригодности предоставляемого им судна для обеспечения перевозки грузов в интересах фрахтователя.

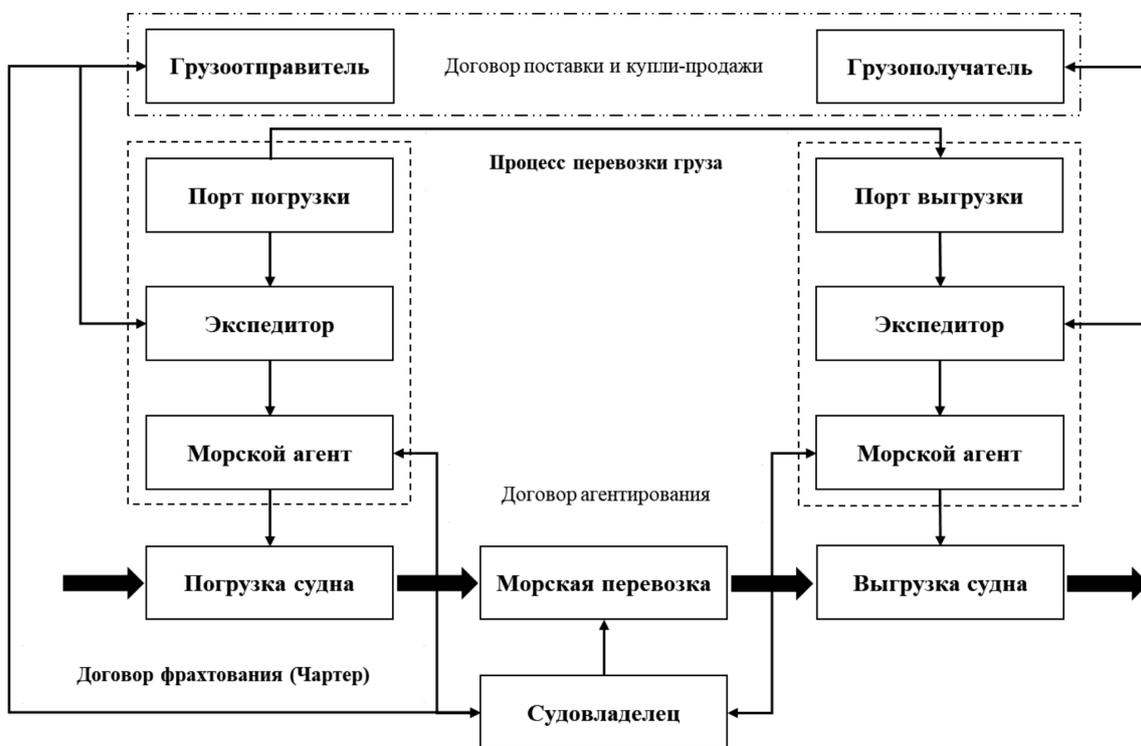


Рис. 1. Коммерческие взаимоотношения в процессе морской перевозки груза

	Рейсовый чартер	Тайм-чартер	Бербоут-чартер (демайз-чартер)
Топливо	Судовладелец	<i>Фрахтователь</i>	<i>Фрахтователь</i>
Крюинг/экипаж	Судовладелец	Судовладелец	<i>Фрахтователь</i>
Портовые сборы	Судовладелец	<i>Фрахтователь</i>	<i>Фрахтователь</i>
Запасы и управление судном	Судовладелец	Судовладелец	<i>Фрахтователь</i>

Рис. 2. Распределение расходов и ответственности по различным договорам фрахтования и аренды судна

В свою очередь, договор аренды судна известен под названием бербоут-чартер или же димайз-чартер в некоторых англоязычных странах. Этот вариант договора аренды судна принципиально отличается от тайм-чартера и рейсового чартера. Тем не менее бербоут-чартер и димайз-чартер отличаются от классического базового варианта договора аренды движимого имущества.

Отличие обусловлено в первую очередь характером деятельности и статусом морского судна, а также характером выполняемых действий по международной перевозке грузов. Основные отличия существующих сегодня договоров аренды судна и чартера представлены на рис. 2.

Общей чертой договоров аренды судна и чартера является положение о том, что владелец судна предоставляет его для осуществления перевозки товаров и грузов. Также объединяет договоры аренды судна и чартеры положение о том, что представленное судовладельцем судно на должно быть мореходным во всех отношениях.

В наше время в коммерческих отношениях в области морского торгового судоходства широкое распространение получили так называемые проформы чартеров, которые были разработаны международными морскими организациями для удобства осуществления сделок по фрахтованию и аренде судов. Существующие проформы чартеров отличаются в зависимости от типа фрахтования судна, вида перевозимого груза, а также географии судоходства.

В разработанных международными морскими организациями проформах чартеров поддерживается баланс между интересами судовладельцев и интересами фрахтователей. Использование в коммерческой деятельности проформ чартеров призвано упростить процесс заключения сделок в тех случаях, когда договаривающимися сторонам достаточно согласовать ключевые моменты касательно фрахтования, а в общих случаях сослаться на типовые условия проформы. Помимо этого плюсом использования проформы чартера является возможность

внесения в неё нужных дополнений и изменений в зависимости от предпочтений той или иной стороны сделки.

Одним из наиболее распространённых сегодня вариантов фрахтования судна является рейсовый чартер. По условиям рейсового чартера судовладелец передаёт в распоряжение фрахтователя всё судно или же его часть (например, определённые грузовые помещения) для осуществления перевозки оговоренного груза между портом отправления и портом назначения, указанными в чартере [6].

Финансовый интерес судовладельца состоит в получении за перевозку груза определенной денежной суммы – фрахта. Размер этой денежной суммы зависит от количества перевозимого груза и определяется на основе мировых и локальных рыночных фрахтовых ставок.

Часто ставка фрахта оговаривается за единицу перевозимого груза, но в некоторых случаях – это определённая денежная сумма (lump sum) [7]. По условиям рейсового чартера фрахтование может быть осуществлено либо на один рейс, либо на несколько последовательных рейсов судна (серию рейсов). В общем смысле рейсовый чартер представляет собой договор перевозки груза морским транспортом, предусматривающий предоставление всего судна целиком или же его части для перевозки конкретного груза.

По условиям рейсового чартера за судовладельцем остаётся полный контроль судна: его состояния, снабжения и экипажа, без каких-либо условий в этом отношении для фрахтователя.

Детализация процесса формирования фрахтовых ставок на рынке международного морского торгового судоходства представлена на рис. 3.

Наиболее распространённой проформой рейсового чартера является проформа «GENCON», разработанная и одобренная Балтийским и международным морским советом. Сегодня эта проформа используется в мировом торговом судоходстве чаще всего [8].



Рис. 3. Детализация процесса формирования фрахтовых ставок на рынке морского торгового судоходства

Распространенным вариантом фрахтования в международном морском торговом судоходстве является и фрахтование на условиях тайм-чартера. Принципиальным отличием между рейсовым чартером и тайм-чартером является принцип оплаты за предоставление судна. По условиям рейсовых чартеров фрахтователь оплачивает судовладельцу оговоренную сумму за конкретную перевозку грузов, тогда как по условиям тайм-чартеров оплата определяется периодом времени, в течение которого судно находится в активном распоряжении фрахтователя.

Вследствие этого фрахтование судна на условиях тайм-чартера даёт фрахтователю возможность использовать предоставленное судно не только для осуществления каких-то конкретных перевозок, но и для других видов деятельности, связанных с международным морским судоходством.

При фрахтовании на условиях тайм-чартера владелец судна предоставляет его вместе с экипажем. Данная деталь является характерной именно для тайм-чартера. В случае если предоставление экипажа по условиям договора становится обязанностью фрахтователя, то тайм-чартер трансформируется в иной тип договоров – в бербоут-чартер. Поэтому основной

чертой договоров тайм-чартера является совместная аренда судна и его экипажа. В этом главное отличие данного типа договоров от иных, например указанных договоров аренды судна. Капитан морского судна и его экипаж по условиям тайм-чартера подчиняются сразу двум сторонам. Так, в части вопросов, связанных с управлением и работой судна, капитан и экипаж подчиняются непосредственно владельцу судна. В вопросах коммерческой эксплуатации судна – выбора порта погрузки, порта выгрузки, грузовой и коммерческой работы и иных связанных с этим вопросах – капитан и команда подчиняются фрахтователю судна. Ключевой чертой тайм-чартера является условие, по которому фрахтователь может использовать судно и экипаж исключительно для извлечения прибыли от ведения морского торгового судоходства. Именно данная цель – ведение морского торгового мореплавания – является первопричиной и поводом заключения договора фрахтования на условиях тайм-чартера. В случаях, когда фрахтователь планирует использовать судно не для осуществления морских перевозок, а для иных целей, тайм-чартер трансформируется в самостоятельный договор – «sui generis». Важной деталью является и то, что по всем условиям договора

тайм-чартера и «*sui generis*» капитан морского судна и его экипаж подчиняются двум сторонам. На практике договоры фрахтования судна на условиях тайм-чартера могут заключаться как на короткое время (6–12 месяцев), так и на длительные (1–20 лет) сроки с условием возможной пролонгации договоров [9].

Наиболее распространённой проформой тайм-чартера сегодня является универсальный тайм-чартер «BALTIME», который был разработан и одобрен Балтийским и международным морским советом.

Основной формой договоров аренды судов является бербоут-чартер. Данная форма фрахтования судов подразумевает аренду судна без экипажа, запасов и снаряжения. По своей сути договор бербоут-чартера предполагает полную передачу прав управления и контроля над судном фрахтователю. В случаях, если в договоре аренды судна на условиях бербоут-чартера не содержится каких-либо оговорок, фрахтователь имеет право передать судно в субаренду.

Ключевым условием передачи судна в аренду бербоут-чартера для судовладельца является приведение судна в мореходное состояние. В свою очередь, страхователь обязан поддерживать мореходное состояние судна в течение всего срока действия договора аренды. В случаях обнаружения скрытых недостатков судна в течение срока действия договора аренды на условиях бербоут-чартера судовладелец обязуется устранить их в разумные сроки.

Согласно условиям бербоут-чартера обязанность по комплектованию экипажа возлагается на фрахтователя судна. Аренда судна на условиях бербоут-чартера даёт страхователю достаточно широкие права в части комплектования команды. При этом неважно, были ли лица, привлекаемые к работе в экипаже судна, ранее членами экипажа этого судна или нет. Управление работой капитана и экипажа судна также осуществляется исключительно фрахтователем. В качестве определения для фрахтования судна без экипажа в мировой англоязычной коммерческой практике часто используется понятие димайз-чартер. При этом понятия аренда судна на условиях бербоут-чартера и димайз-чартера практически идентичны, а различия между ними заключаются в локальных нормах и правилах (США и Западная Европа). По своей сути данный вариант аренды судна также предполагает его полную передачу в распоряжение фрахтователя без экипажа, запасов и снаряжения [10].

Наиболее распространённой сегодня проформой договора аренды судна на усло-

виях бербоут-чартера является универсальная проформа «BARECON», которая также была разработана и одобрена Балтийским и международным морским советом.

Заключение

1. Коммерческие отношения в области морского торгового судоходства прошли долгий путь становления и эволюции. На сегодняшний день принято разделять данный процесс на пять основных этапов. На текущем пятом этапе произошло полное формирование коммерческих документов на морском транспорте и форм договоров фрахтования.

2. Все используемые в мировом торговом судоходстве договоры фрахтования можно разделить на три основных типа: рейсовый чартер, тайм-чартер и бербоут-чартер (или димайз-чартер).

3. По условиям рейсового чартера предметом договора морской перевозки является предоставление судна или его отдельных помещений для перевозки конкретного груза между оговоренными пунктами отправления и назначения. Полный контроль над судном, его экипажем, снабжением и состоянием возложен на судовладельца, фрахтователь, в свою очередь, оплачивает судовладельцу заранее оговоренную сумму фрахта.

4. Согласно условиям договора фрахтования на время – тайм-чартера, судовладелец предоставляет страхователю судно вместе с экипажем на оговоренный срок для ведения морской торговли или пассажирских перевозок.

5. На практике также применяется и договор аренды морского судна бербоут-чартер, согласно которому судно передаётся в пользование фрахтователю без экипажа, снабжения и запасов. Управляет судном и экипажем исключительно фрахтователь. Бербоут-чартер и димайз-чартер являются практически идентичными понятиями, объединёнными одной сутью – судовладелец передаёт судно на определенный период в полное управление фрахтователя.

Список литературы

1. Вишневецкий Д.О. Моделирование оптимальной структуры флота и перспективных направлений его работы // Технологический аудит и резервы производства. 2015. № 1/3 (21). С. 115–120.
2. Туркина Л.А. Основные концепции деятельности судоходной компании // Балтийский экономический журнал. 2018. № 2. С. 105–108.
3. Абова Т.Е. Обязательство перевозки груза. Основные проблемы частного права. М.: Статут, 2017. С. 144–145.
4. Косовская В.А. К вопросу определения понятия договора морской перевозки груза // Транспортное право. 2002. № 3. С. 13–18.

5. Атаян В.В. Терминологическое и правоприменительное микширование чартера и фрахтования // Вестник Саратовской государственной юридической академии. 2020. № 2 (133). С. 175–177.

6. Маряшин В.Е. Договор морской перевозки груза в трамповом сообщении (чартер) как правовая форма регулирования отношений по перевозке груза морским транспортом // Вестник МГЛУ. 2011. № 23. С. 85–89.

7. Платов Ю.И. Определение стоимости фрахтования судов // Вестник ВГАВТ. Экономика, логистика и управление на транспорте. 2014. № 41. С. 205–209.

8. Дьяконова М.Д. Сетевое моделирование процесса фрахтования танкеров как элемент цифровизации коммерческой работы на водном транспорте // Вестник Государственного университета морского и речного флота имени адмирала С.О. Макарова. 2020. Т. 12. № 3. С. 504–514. DOI: 10.21821/2309-5180-2020-12-3-504-514.

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

10. Никитина А.П., Михайлова А.Д. Организация морских перевозок по договору фрахтования морского судна // Ученые записки Крымского федерального университета имени В.И. Вернадского. Юридические науки. 2019. Т. 5 (71). № 3. С. 380–386.