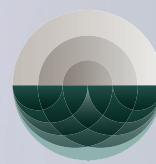


АССОЦИАЦИЯ
МОРСКОГО
ПРАВА



RUMLA

МОРСКОЕ ПРАВО

ВЫПУСК 7 / 2021

Maritime Law Journal



ПЕРЕИЗДАНИЕ 2021

МОРСКОЕ ПРАВО

Выпуск 1 / 2020–2021 (октябрь – январь)

О ЖУРНАЛЕ

Журнал «Морское право» основан Ассоциацией морского права “RUMLA” и является первым в России двуязычным (русско-английским) изданием научно-образовательной направленности в области морского права.

Журнал предоставляет своим читателям информацию по наиболее актуальным вопросам правовой доктрины и правоприменительной практики в области морского права как в Российской Федерации, так и за рубежом. Цель журнала – способствовать унификации морского права во всех его аспектах.

ГЛАВНЫЙ РЕДАКТОР:

К.И. Краснокутский

РЕДАКЦИОННЫЙ СОВЕТ:

Карчемов А.С., LL.M.

Путря К.Е., к.ю.н.

Ревякин А.П., к.ю.н.

Фалилеев П.А., к.ю.н.

Фигуров П.К., LL.M.

ВЕРСТКА:

Резниченко А.С.

Журнал «Морское право»
зарегистрирован Федеральной службой
по надзору в сфере связи и массовых
коммуникаций 18.12.2020,
свидетельство о регистрации: № 77-79642.

Языки: русский и английский.

Периодичность: 4 раза в год.

Учредитель и издатель –
«Ассоциация морского права».

Адрес редакции: 191124, г. Санкт-Петербург,
ул. Орловская, д. 1, стр. А, оф. 31-Н.

<https://rumla.org/>

E-mail: rumla@rumla.org

Тел.: +7 (812) 401 48 10

Подписано в печать 15.02.2021.

Формат А4. Тираж 500 экз.

© «Морское право», 2021

MARITIME LAW JOURNAL

Issue #1 / 2020–2021 (October – March)

ABOUT THE JOURNAL

The Maritime Law Journal was founded by the Maritime Law Association “RUMLA” and is the first bilingual (Russian-English) journal in Russia with a scientific and educational focus in the field of maritime law.

The magazine provides its readers with information on the most pressing issues of legal doctrine and law enforcement practice in the field of maritime law both in the Russian Federation and abroad. The purpose of the journal is to contribute by all appropriate means to the unification of maritime law in all its aspects.

CHIEF EDITOR:

K.I. Krasnokutsky

EDITORIAL COUNCIL:

Karchiomov A.S., LL.M.

Putrya K.E., Ph.D.

Revyakin A.P., Ph.D.

Falileev P.A., Ph.D.

Figurov P.K., LL.M.

DESIGNER:

Reznichenko A.S.

Maritime Law Journal was registered as mass media by the Federal Service for Supervision in the Sphere of Telecom, Information Technologies and Mass Communications on the 18th of December, 2020. Registration certificate: № 77-79642.

Languages: Russian, English.

Publication frequency: Quarterly.

Founder and Publisher –
Maritime Law Association.

Editorial office address: 191124, St. Petersburg, Orlovskaya st., 1, building A, office 31-N.

<https://rumla.org/>

E-mail: rumla@rumla.org

Tel.: +7 (812) 401 48 10

Signed for print 15.02.2021.

Format A4. Circulation 500 copies.

© “Maritime Law Journal”, 2021

Содержание

Об Ассоциации морского права	7
Предисловие к первому изданию	8
I. ОБЗОР ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА РОССИИ	9
II. НОВОСТИ	21
Самый крупный морской спор в России за 2020 г.	21
Кто и сколько должен платить за загрязнение акватории порта Санкт-Петербурга?	24
III. ОБЗОР СУДЕБНОЙ ПРАКТИКИ РОССИИ	31
Предисловие к обзору судебной практики: «морские» дела, «морская» судебная практика, интересные судебные споры	31
«Морской» / «неморской» спор / не спор <i>Решение Арбитражного суда Приморского края от 26 ноября 2020 г. по делу № А51-9725/2020 (Atlas Marine Co. Ltd. v ООО «ПримПортСервис»)</i>	37
Ошибка приставов в принадлежности груза должнику обернулась убытками казне <i>Решение Арбитражного суда Санкт-Петербурга и Ленинградской области от 24 октября 2020 г. по делу № А56-53602/2020 (Marshell Oil LLP v Федеральная служба судебных приставов)</i>	39
Нет обязанности – нет платы (дело о взыскании мертвого фрахта) <i>Решение Арбитражного суда Вологодской области от 6 октября 2020 г. по делу № А13-20252/2019 (ООО «П.ТрансКо» v ПАО «Северсталь»)</i>	43
«Ядерный» отказ в аресте судна <i>Определение Арбитражного суда Приморского края от 25 ноября 2020 г. по делу № А51-18495/2020 (ФГУБ «Морспасслужба» v ОАО «Концерн АСПОЛ-БАЛТИК» и NWS 5 Balt Shipping Co Ltd.)</i>	47
Большой корабельный бум <i>Решение Арбитражного суда Краснодарского края от 20 ноября 2020 г. по делу № А32-22897/2020 (ЧАО «СК «Украинская страховая группа» v Post Holding Assets Ltd.)</i>	55
За пользование причалом нужно платить, даже если стороны не подписывали договор <i>Постановление Пятого арбитражного апелляционного суда от 20 января 2021 г. № 05АП-7848/2020 по делу № А59-1512/2020 (ФГУП «Росморпорт» v ООО «Сахморфлот»)</i>	61

Заявки на буксировку по телефону Постановление Пятого арбитражного апелляционного суда от 18 января 2021 г. № 05АП-7234/2020 по делу № А51-3969/2020 (ООО «Дальневосточные морские перевозки» в ООО «Восток-Мор-Строй»).....	63
Торговое судно или судно, несущее государственную (правительственную) некоммерческую службу? Постановление Девятого арбитражного апелляционного суда от 18 января 2021 г. № 09АП-69250/2020 по делу № А40-40737/2020 (ФГБУ «Северное УГМС» в Росморречфлот)	67
Демередж при контейнерной перевозке? Постановление Тринадцатого арбитражного апелляционного суда от 18 января 2021 г. № 13АП-33576/2020 по делу № А56-11369/2020 (ООО «Мортранс» в ООО «Детотекс»)	71
Бункерная конвенция 2001 г. – первый судебный опыт в РФ Постановление Арбитражного суда Северо-Западного округа от 21 января 2021 г. по делу № А56-79050/2019 (ФГБУ «АМП Балтийского моря», ООО «Контур СПб» в Marathi Shipping, The Standard P&I Club).....	73
IV. ОБЗОР ЗАРУБЕЖНОЙ СУДЕБНОЙ ПРАКТИКИ	81
Дело о затонувшем серебре <i>Argentum Exploration Ltd. v The Silver and all persons claiming to be interested in and/or to have rights in respect of the silver, [2020] EWHC 3434 (Admty)</i>	81
Дело о зарезервированных правах <i>SK Shipping Europe Plc v (3) Capital VLCC 3 Corp and (5) Capital Maritime and Trading Corp (C Challenger), [2020] EWHC 3448 (Comm)</i>	85
Дело о выкупе пиратам, общей аварии и инкорпорировании условий чартера в коносамент <i>Herculito Maritime Ltd. and others v Gunvor International BV and others (m/v “Polar”), [2020] EWHC 3318 (Comm)</i>	89
V. ОБЗОР НОВИНОК ЛИТЕРАТУРЫ ПО МОРСКОМУ ПРАВУ	93

Contents

Russian Maritime Law Association	7
Preface to the First Edition	8
I. REVIEW OF RUSSIAN LEGISLATION	15
II. NEWS	26
Largest Maritime Case in Russia in 2020	26
How Much and Who Shall Pay for the Oil Pollution at the Seaport of St. Petersburg?	29
III. REVIEW OF RUSSIAN CASE LAW	34
Preface to the Review of Russian Case Law: “maritime” cases, “maritime” disputes, interesting court cases, that are considered by Russian courts	34
“Maritime” / “Non-maritime” Dispute / No a Dispute <i>Judgement of the Commercial Court of Primorsky Region dated November 26, 2020 in case No. A51-9725/2020</i>	38
The Bailiff’s Mistake with Respect to the Ownership of the Goods to the Debtor Turned into Losses to the Treasury <i>Judgement of the Arbitration Court of St. Petersburg and the Leningrad Region dated October 24, 2020 in case No. A56-53602/2020 (Marshell Oil LLP v Federal Bailiff Service)</i>	41
Double Payment for Non-rendered Agency Services <i>Judgement of the Commercial Court of the Vologda Region dated October 6, 2020 in case No. A13-20252/2019 (LLC P.TransKo v PJSC Severstal)</i>	45
“Nuclear” Refusal to Arrest the Vessel <i>Ruling of the Commercial Court of the Primorsky Territory dated November 25, 2020 in case No. A51-18495/2020 (FSUE Morspasluzhba v OJSC Concern ASPOL-BALTIC / NWS5 Balt Shipping Co. Ltd.)</i>	51
Big Ship Boom <i>Judgement of the Commercial Court of the Krasnodar Territory dated November 20, 2020 in case No. A32-22897 / 2020 (PJSC IC Ukrainian Insurance Group v Post Holding Assets Ltd.)</i>	58
One Has to Pay for Using the Berth, even if the Parties Have Not Signed an Agreement <i>Judgement of the 5th Commercial Court of Appeal dated January 20, 2021 No. 05AP-7848/2020 in case No. A59-1512/2020 (FGUP Rosmorport v LLC Sakhmorflot)</i>	62

Towing Orders by Phone <i>Judgement of the 5th Commercial Court of Appeal dated January 18, 2021 No. 05AP-7234/2020 in case No. A51-3969 / 2020 (LLC Far Eastern Sea Transportation v LLC Vostok-Mor-Stroy)</i>	65
A Commercial Vessel or a Vessel Carrying out a State (Government) Non-commercial Service? <i>Judgement of the 9th Commercial Court of Appeal dated January 18, 2021 No. 09AP-69250/2020 in case No. A40-40737/2020 (Federal state budgetary institution (FSBI) "Northern UGMS" v Rosmorrechflot)</i>	69
Demurrage for Container Shipping? <i>Resolution of the 13th Commercial Court of Appeal dated January 18, 2021 No. 13AP-33576/2020 in case No. A56-11369/2020 (LLC Mortrans v LLC Detotex)</i>	72
2001 Bunkers Convention – First Court Case in Russia <i>Ruling of the Commercial Court of North-West District dated January 21, 2021 in case No. A56-79050/2019 ((FGBU) Administration of Sea Ports of the Baltic Sea, LLC Kontur SPb v Marathi Shipping, The Standard P&I Club)</i>	77
IV. REVIEW OF INTERNATIONAL CASE LAW	83
Sunken Silver Case <i>Argentum Exploration Limited v The Silver and all persons claiming to be interested in and/or to have rights in respect of the silver, [2020] EWHC 3434 (Admty)</i>	83
Reserved Rights Case <i>SK Shipping Europe PLC v (3) Capital VLCC 3 Corp and (5) Capital Maritime and Trading Corp (C Challenger), [2020] EWHC 3448 (Comm)</i>	87
The Case of Ransom to Pirates, General Average and Incorporation of the Terms of the Charter into the Bill of Lading <i>Herculito Maritime Ltd. and others v Gunvor International BV and others (m/v "Polar"), [2020] EWHC 3318 (Comm)</i>	91
V. REVIEW OF NEW PUBLICATIONS ON MARITIME LAW	98

АССОЦИАЦИЯ МОРСКОГО ПРАВА | RUMLA | RUSSIAN MARITIME LAW ASSOCIATION

Ассоциация морского права “RUMLA” (аббревиатура от “Russian Maritime Law Association”) учреждена в Санкт-Петербурге – морской столице России. Ассоциация зарегистрирована Министерством юстиции РФ, а также обладает зарегистрированным товарным знаком и официальным сайтом в сети «Интернет» (www.RUMLA.org).

Членами Ассоциации морского права являются практикующие юристы, ученые, представители компаний, связанных с морским бизнесом: судовладельцы, страховщики, брокеры, – и многие другие, объединенные целями популяризации и развития российской юридической науки и практики в области морского права, обмена опытом и взаимовыручки.

“RUMLA” постоянно отслеживает значимые события, происходящие в морском сообществе, доводя их до сведения членов Ассоциации. Журнал «Морское право» распространяется прежде всего среди членов Ассоциации, которые ежегодно получают актуальную печатную версию Кодекса торгового мореплавания РФ.

Сотрудничество участников морского сектора в рамках “RUMLA” не только позволяет им лучше понять и услышать друг друга, но и способствует развитию контактов и бизнеса в целом. На официальном сайте можно присоединиться к Ассоциации и внести свой вклад в развитие морского права и бизнеса.

The Maritime Law Association RUMLA (an abbreviation for Russian Maritime Law Association), was established in St. Petersburg, the marine capital of Russia. The Association was registered by the Ministry of Justice of the Russian Federation, and also has a registered trademark and an official website on the Internet (www.RUMLA.org).

Members of the Maritime Law Association are practicing lawyers, scholars, representatives of companies related to the maritime business: shipowners, insurers, brokers, and many others, united to promote the development of Russian law and practice in the sphere of maritime law, exchange of experience and mutual assistance.

RUMLA constantly monitors significant events in the maritime community, bringing them to the attention of the Association members. The Maritime Law magazine, as a priority, is distributed among the members of the Association, who also receive an up-to-date printed version of the Merchant Shipping Code of the Russian Federation every year.

Cooperation of the members of the maritime industry sector within RUMLA allows them not just to better understand each other, and also contributes to the development of contacts and business in general. You can join “RUMLA” at the official website of the association and contribute to the development of maritime law and business.

Предисловие к первому изданию

Публикуемые с середины 2020 г. Ассоциацией морского права обзоры новостей морского права к нынешнему моменту развились в профессиональный юридический журнал «Морское право». Он был зарегистрирован в декабре 2020 г. в качестве печатного СМИ.

Первый выпуск журнала – вызов для команды “RUMLA”. Мы поставили себе одновременно две цели – сделать профессиональное юридическое издание, которое в то же время будет интересным для членов “RUMLA”, не являющихся юристами (судовладельцев, брокеров, андеррайтеров, менеджеров и др.).

Журнал «Морское право» выпускается на двух языках – русском и английском, что позволяет знакомиться с его содержанием не только русскоязычным читателям.

Preface to the first edition

Published in mid-2020 “Maritime Law Reviews” have developed into a professional legal journal – Maritime Law Journal. In December 2020 Russian Maritime Law Association (RUMLA) has received registration for the “Maritime Law Journal” as a print media.

This is RUMLA’s first edition of the journal, which was a challenge for RUMLA’s team. We set ourselves the task to achieve both goals – keep it professional as a law journal, and at the same time interesting for RUMLA’s members’ non-lawyers (shipowners, brokers, underwriters, managers and others).

The Maritime Law Journal is published in both – Russian and English languages, which allows not only Russian-speaking readers to get acquainted with its content.

I. ОБЗОР ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА РОССИИ

- **Утверждены Требования по обеспечению транспортной безопасности, учитывающие уровни безопасности для транспортных средств морского и внутреннего водного транспорта.**

Постановлением Правительства РФ от 8 октября 2020 г. № 1637 утверждены Требования по обеспечению транспортной безопасности, учитывающие уровни безопасности для транспортных средств морского и внутреннего водного транспорта. Документ применяется в отношении судов, используемых в целях торгового мореплавания, и обязателен для российских и иностранных перевозчиков. В требованиях установлены обязанности перевозчиков и иных субъектов транспортной инфраструктуры по принятию необходимых документов, назначению ответственных за обеспечение безопасности лиц и принятию других необходимых мер. Документ действует с 22 октября 2020 г. по 22 октября 2026 г.

- **Утверждены Требования по обеспечению транспортной безопасности, в том числе требования к антитеррористической защищенности объектов (территорий), учитывающие уровни безопасности для различных категорий объектов транспортной инфраструктуры морского и речного транспорта.**

Постановлением Правительства РФ от 8 октября 2020 г. № 1638 утверждены Требования по обеспечению транспортной безопасности, в том числе требования к антитеррористической защищенности объектов (территорий), учитывающие уровни безопасности для различных категорий объектов транспортной инфраструктуры морского и речного транспорта. Документ применяется в отношении акваторий морских портов.

В Требованиях установлены обязанности ответственных лиц, включая капитанов морских портов, по принятию необходимых документов, назначению ответственных за обеспечение безопасности лиц и принятию других необходимых

мер. Документ действует с 23 октября 2020 г. по 23 октября 2026 г.

- **Утверждены Требования по обеспечению транспортной безопасности, в том числе требования к антитеррористической защищенности объектов (территорий), учитывающие уровни безопасности для объектов транспортной инфраструктуры морского и речного транспорта, не подлежащих категорированию.**

Постановлением Правительства РФ от 10 октября 2020 г. № 1651 утверждены Требования по обеспечению транспортной безопасности, в том числе требования к антитеррористической защищенности объектов (территорий), учитывающие уровни безопасности для объектов транспортной инфраструктуры морского и речного транспорта, не подлежащих категорированию. Документ применяется в отношении морских терминалов, портов, судоходных гидротехнических сооружений, искусственных островов, буровых платформ и других объектов. В Требованиях установлены обязанности перевозчиков и иных субъектов транспортной инфраструктуры по принятию необходимых документов, назначению ответственных за обеспечение безопасности лиц и принятию других необходимых мер. Документ действует с 22 октября 2020 г. по 22 октября 2026 г.

- **Принято Положение о проведении эксперимента по опытной эксплуатации автономных судов под Государственным флагом РФ.**

В соответствии с Постановлением Правительства РФ от 5 декабря 2020 г. № 2031 в период с 10 декабря 2020 г. до 31 декабря 2025 г. будет проводиться эксперимент по опытной эксплуатации автономных судов под Государственным флагом РФ, зарегистрированных капитанами морских портов, расположенных в Краснодарском крае, Приморском крае, Хабаровском крае, Астраханской области, Калининградской области, Ленинградской области, Магаданской об-

ласти, Мурманской области, Ростовской области, Сахалинской области, г. Санкт-Петербурге. Документ действует с 16 декабря 2020 г.

• Утверждены Правила осуществления взаимодействия федеральных органов исполнительной власти, органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации и организаций при проведении поисковых и спасательных операций на море.

Постановлением Правительства РФ от 25 ноября 2020 г. № 1928 утверждены Правила осуществления взаимодействия федеральных органов исполнительной власти, органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации и организаций при проведении поисковых и спасательных операций на море. Правила приняты в связи с новым пунктом 5 ст. 5 КТМ РФ, введенным в июле 2020 г. Правила устанавливают порядок взаимодействия и ответственности органов и организаций. Так, в частности, закреплено, что Росатом оказывает содействие в организации проведения поисковых и спасательных операций в акватории Северного морского пути. Кроме того, изменен перечень поисково-спасательных районов.

• Приняты новые Правила выдачи разрешения на осуществление с использованием судов, плавающих под флагами иностранных государств, каботажа и других подобных работ.

Постановлением Правительства РФ от 7 декабря 2020 г. № 2033 установлены случаи и порядок осуществления деятельности с использованием судов, плавающих под флагами иностранных государств. Суда под иностранным флагом могут получить разрешение на осуществление каботажа и иных работ, если они не были зарегистрированы ни в одном из реестров судов Российской Федерации в течение последних 5 лет до обращения за разрешением. Разрешения, выданные ранее в соответствии с Постановлением Правительства РФ от 24 мая 2012 г. № 504, действуют до истечения своих сроков. Правила закрепляют требования к содержанию заявления о выдаче разрешения и прилагаемых к нему документов. Срок рассмотрения заявления составляет 25 рабочих дней. Установлен закрытый перечень оснований для отказа в выдаче разрешения. Документ действует с 1 января 2021 г. до 1 января 2027 г.

• Утверждены новые положения о лицензировании пассажирских перевозок, а также погрузочно-разгрузочной деятельности применительно к опасным грузам.

Новые положения утверждены Постановлением Правительства РФ от 4 декабря 2020 г. № 2027. Дано определение пассажиров как лиц, заключивших договор перевозки пассажира, или лиц, в целях перевозки которых заключен договор фрахтования судна, сокращен перечень требований к соискателю лицензии. Бункеровка судов (перегрузка топлива с одного судна на другое) исключена из понятия погрузочно-разгрузочной деятельности, сокращен перечень требований при использовании соискателем лицензии судов. Документ действует с 1 января 2021 г. до 1 июля 2021 г.

• Утвержден Административный регламент ФСБ России по осуществлению федерального государственного контроля (надзора) в области рыболовства и сохранения водных биологических ресурсов в части морских биологических ресурсов.

Приказом ФСБ России от 16 октября 2020 г. № 476 утвержден Административный регламент ФСБ России по осуществлению федерального государственного контроля (надзора) в области рыболовства и сохранения водных биологических ресурсов в части морских биологических ресурсов. Регламентом актуализированы права и обязанности должностных лиц при проведении контроля, порядок выполнения административных процедур и порядок обжалования решений и действий должностных лиц. Документ действует с 5 декабря 2020 г.

• Внесены изменения в Федеральный закон от 20 декабря 2004 г. № 166-ФЗ «О рыболовстве и сохранении водных биологических ресурсов» в части совершенствования правового регулирования отдельных видов рыболовства.

Федеральным законом от 15 октября 2020 г. № 331-ФЗ внесены изменения в том числе в ч. 3 ст. 19.1 и ч. 4 ст. 20 Федерального закона «О рыболовстве и сохранении водных биологических ресурсов». Уточнены требования к осуществлению промышленного рыболовства во внутренних водных объектах, прибрежного рыболовства в морских водах и в районах действия международных договоров. Установлено, что прибрежное

рыболовство осуществляется в границах рыбохозяйственного бассейна юридическими лицами или индивидуальными предпринимателями, зарегистрированными в любом прибрежном субъекте Российской Федерации, к территории которого прилегают внутренние морские воды Российской Федерации и (или) территориальное море Российской Федерации, включенные в такой рыбохозяйственный бассейн, а в районах действия международных договоров – юридическими лицами или индивидуальными предпринимателями, зарегистрированными в любом прибрежном субъекте Российской Федерации, к территории которого прилегают внутренние морские воды Российской Федерации и (или) территориальное море Российской Федерации. Изменения действуют с 26 октября 2020 г.

• Продлены сроки действия квалификационных документов членов экипажей морских судов.

Согласно Информационному письму Минтранса России от 13 января 2021 г. № ЮЦ-Д5-26/116 продлено действие принятых ранее экстренных мер, связанных с пандемией коронавирусной инфекции, в отношении квалификационных документов членов экипажей судов, срок которых истек или истекает до 31 марта 2021 г. включительно.

В случае невозможности, связанной с нахождением членов экипажа в рейсе, продлить в установленном порядке такие квалификационные документы срок их действия продлевается на три месяца. Внесение дополнительных отметок или выдача новых документов не требуется.

• Утверждена Стратегия развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2035 г.

Указом Президента РФ от 26 октября 2020 г. № 645 утверждена Стратегия развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2035 г. В частности, указывается на необходимость комплексного развития инфраструктуры морских портов и морских судоходных путей в акваториях Северного морского пути, Баренцева, Белого и Печорского морей; строительства не менее пяти универсальных атомных ледоколов проекта 22220, трех атомных ледоколов проекта «Лидер», 16 аварийно-спасатель-

ных и буксирно-спасательных судов различной мощности, трех гидрографических и двух лоцмейстерских судов; строительства портов-хабов и создания российского контейнерного оператора в целях обеспечения международных и каботажных перевозок в акватории Северного морского пути; расширения использования сжиженного природного газа на морском и речном транспорте в акватории Северного морского пути, а также для энергообеспечения населенных пунктов.

• В I чтении принят законопроект «О внесении изменений в статью 4 Кодекса торгового мореплавания Российской Федерации».

13 октября 2020 г. Государственная Дума ФС РФ приняла в I чтении проект Федерального закона № 769222-7 «О внесении изменений в статью 4 Кодекса торгового мореплавания Российской Федерации (об отдельных видах работ, осуществление которых возможно исключительно с использованием судов, построенных на территории Российской Федерации)». Использовать только построенные на территории Российской Федерации суда предлагается при осуществлении каботажных и морских ресурсных исследований, разведки и разработки минеральных ресурсов морского дна и его недр, а также иных видов работ, определяемых Правительством РФ.

• Внесен законопроект «О внесении изменений в статью 5.1 Кодекса торгового мореплавания Российской Федерации».

Правительством РФ внесен законопроект № 1062335-7, которым предлагается дополнить ст. 5.1 КТМ РФ пунктами 6 и 7, закрепляющими возможность заключения и содержания долгосрочных договоров возмездного оказания услуги по проводке судна судами атомного ледокольного флота в акватории Северного морского пути. Председатель Совета при Президенте РФ по кодификации и совершенствованию гражданского законодательства П.В. Крашенинников подготовил отрицательное экспертное заключение на данный законопроект от 15 октября 2020 г., которое представляется обоснованным.

• Подготовлен законопроект «О внесении изменений в КТМ РФ и в КВВТ РФ в части регулирования вопросов удаления имущества, затонувшего в морских акваториях и на внутренних водных путях Российской Федерации».

Опубликован разработанный Минтрансом России проект изменений в КТМ РФ и КВВТ РФ в части правового регулирования подъема затонувшего имущества и судов. Изменения предполагают сокращение сроков извещения собственниками затонувшего имущества капитанов морских портов и определения капитаном морского порта условия подъема такого имущества до одного месяца. Изменениями также ограничивается срок исполнения обязанности по подъему имущества тремя или шестью месяцами в зависимости от угрозы безопасности, которую создает затонувшее имущество. Проектом также вводится и определяется понятие бесхозного затонувшего имущества. Аналогичные правила устанавливаются применительно к внутренним водным путям.

Одновременно Минтрансом России подготовлен законопроект о внесении изменений в КоАП РФ, в соответствии с которым предусматривается административная ответственность собственника (владельца) затонувшего имущества за отказ его поднять, удалить или уничтожить в размере от 5 до 10 млн руб. (для юридических лиц), а за утилизацию морского судна путем затопления (подтопления) – в размере от 600 000 до 1 млн руб. (для юридических лиц).

• Правительством РФ подготовлен отрицательный отзыв на законопроект № 889303-7 «О внесении изменений в Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации», предусматривающий создание единой лоцманской организации.

Правительство не поддерживает внесенный законопроект, поскольку им не определены статус создаваемой лоцманской организации, порядок ее создания и функционирования, а также фактически предлагается монополизация оказания услуг по лоцманской проводке судов на подходах к морским портам.

• Принят Федеральный закон от 8 декабря 2020 г. № 387-ФЗ «О ратификации Соглашения о мерах государства порта по предупреждению, сдерживанию и ликвидации незаконного, несообщаемого и нерегулируемого промысла».

Соглашение о мерах государства порта по предупреждению, сдерживанию и ликвидации незаконного, несообщаемого и нерегулируемого промысла (СМГП) вступило в силу в 2016 г. и будет применимо на территории Российской

Федерацией после его ратификации. При этом Россия подписала СМГП 29 апреля 2010 г.

• Утвержден План мероприятий (дорожная карта) реализации механизма управления системными изменениями нормативно-правового регулирования предпринимательской деятельности «Трансформация делового климата».

Утвержденный Распоряжением Правительства РФ от 5 ноября 2020 г. № 2871-р План мероприятий, в частности, предусматривает внесение изменений в КТМ РФ, Федеральный закон 8 ноября 2007 г. № 261-ФЗ «О морских портах в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» в части стимулирования использования экологически чистых технологий в области торгового мореплавания и судоходства (срок для внесения законопроекта – ноябрь 2021 г.), а также внесение изменений в КТМ РФ, КВВТ РФ в части создания правовых условий для системы технического управления морскими и речными судами (срок для внесения законопроекта – сентябрь 2021 г.).

• Подписано Соглашение между Правительством РФ и Правительством Королевства Марокко о сотрудничестве в области морского рыболовства.

Соглашение заменяет предыдущее соглашение, подписанное в 2016 г., срок действия которого истек в марте 2020 г. Соглашение также заключено сроком на четыре года с даты подписания.

• В Правилах оказания услуг по перевалке грузов в морском порту закрепили нормативное понятие закрытой перевалки угля в морских портах.

Новый приказ Минтранса России от 15 октября 2020 г. № 352 определяет технологическую процедуру закрытой перевалки угля в морских портах, которая включает в себя совокупность технологий, технических способов и методов, предусмотренных Справочником наилучших доступных технологий (ИТС 46-2019). Изменения направлены на совершенствование защиты от распространения черной угольной пыли при перевалке угля в портах.

• Изменения законодательства в области предупреждения и ликвидации разливов нефтепродуктов.

Постановлением Правительства РФ установлен новый порядок организации мероприятий по предупреждению и ликвидации разливов нефти и нефтепродуктов на континентальном шельфе РФ, во внутренних морских водах, в территориальном море и прилежащей зоне РФ.

С 1 января 2021 г. действуют новые правила, предусматривающие требования к содержанию плана предупреждения и ликвидации разливов, порядок проведения комплексных учений по подтверждению готовности и порядок выдачи заключения о готовности эксплуатирующей организации к действиям по локализации и ликвидации разливов, порядок оповещения государственных органов о факте разлива, порядок привлечения дополнительных сил и средств.

Документ действует до 1 января 2027 г.

• **Агрохимикаты разрешили хранить в морских портах.**

Принят Федеральный закон от 28 июня 2021 г. № 221-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации», согласно которому допускается хранение агрохимикатов в границах прибрежных защитных полос в специализированных хранилищах, введенных в эксплуатацию до 1 января 2013 г. при условии их расположения на территориях морских портов и оборудования их системами, направленными на предотвращение загрязнения водных объектов. Вводится обязательная экологическая экспертиза проектной документации хранилищ, которые предполагается строить в границах водоохраных зон на территориях портов.

• **Субсидирование крупнотоннажного судостроения.**

В публичном доступе размещен проект постановления Правительства РФ о поддержке крупнотоннажного судостроения, согласно которому предполагается введение возмещения части затрат по заключенным лизинговым и кредитным договорам.

• **Транспортная безопасность судов ледокольного флота.**

Завершено обсуждение проекта порядка разработки планов обеспечения транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры и (или) судов ледокольного флота, используемых для проводки по морским путям, судов, в отношении которых применяются правила

торгового мореплавания и требования в области охраны судов и портовых средств, установленные международными договорами Российской Федерации.

• **Вводятся электронные аукционы в сфере рыболовства.**

С 2021 г. вводятся электронные аукционы в сфере рыболовства для заключения договоров о закреплении доли квоты вылова водных биоресурсов и пользования рыболовным участком.

• **Нормы времени на работы при строительстве и ремонте судов.**

Минпромторг России разрабатывает проект приказа «Об утверждении типовых отраслевых норм времени на работы, выполняемые при строительстве и ремонте судов», направленный на создание и определение типовых условий контрактов на судостроение в целях обеспечения достоверного расчета трудозатрат.

• **Новые правила льготного кредитования резидентов Арктической зоны.**

Постановлением Правительства РФ от 21 декабря 2020 г. № 2186 утверждены Правила льготного кредитования резидентов Арктической зоны, согласно которым кредитование будет доступно по сниженной ставке для реализации проектов по развитию Арктики.

• **Новые Правила по охране труда при проведении водолазных работ.**

Приказом Минтруда России утверждены Правила по охране труда при проведении водолазных работ, согласно которым установлены государственные нормативные требования охраны труда, урегулирован порядок действий работодателя и работника при организации и проведении водолазных работ. Правила действуют на всей территории и на континентальном шельфе РФ.

Документ действует с 1 января 2021 г. до 31 декабря 2025 г.

• **Новые Правила по охране труда на морских судах и судах внутреннего водного транспорта.**

Приказом Минтруда России утверждены новые Правила по охране труда на морских судах и судах внутреннего водного транспорта. Новые Правила распространяются не только на работодателей (судовладельцев) и экипажи морских судов и су-

дов внутреннего водного транспорта, плавающих под флагом РФ, находящихся в эксплуатации, отстое, ремонте, реконструкции, независимо от их типа и форм собственности, зарегистрированных в установленном порядке, за исключением судов, занятых рыболовством и вспомогательных судов Военно-морского флота, но и на экипажи морских плавучих платформ, а также на других лиц, пребывающих на судне для исполнения трудовых (должностных) обязанностей.

Документ действует до 31 декабря 2025 г.

• Новые Положения о морских лоцманах и о лоцманах на внутренних водных путях, а также Порядок предоставления капитану судна права осуществлять плавание без лоцмана в районах обязательной лоцманской проводки судов.

Все документы утверждены Минтрансом России, вступили в силу с 1 января 2021 г. и действуют до 1 января 2027 г.

Положением о лоцманах на внутренних водных путях определены требования, предъявляемые к лоцману, осуществляющему лоцманскую проводку судов на внутренних водных путях РФ, права и обязанности лоцмана при осуществлении лоцманской проводки судна, а также порядок выдачи лоцманских удостоверений о праве лоцманской проводки судов в бассейне внутренних водных путей.

Положением о морских лоцманах определены требования, предъявляемые к морским лоцманам, осуществляющим лоцманскую проводку судов, указанных в п. 1 ст. 3 КТМ РФ, в акваториях морских портов и на подходах к ним, пра-

ва и обязанности лоцмана при осуществлении лоцманской проводки, а также порядок выдачи лоцманского удостоверения.

Порядок предоставления капитану судна права осуществлять плавание без лоцмана в районах обязательной лоцманской проводки судов действует в отношении судов, не относящихся к категории судов, освобождаемых от обязательной лоцманской проводки.

• На 75-й сессии Комитета по защите морской среды Международной морской организации ((International Maritime Organization (IMO)) рассмотрены поправки к Международной конвенции по предотвращению загрязнения моря с судов (International Convention for the Prevention of Pollution from Ships (MARPOL)) (Лондон, 1973 г.).

С 1 июля 2024 г. планируется запретить использование тяжелого топлива в Арктике, а с 1 января 2023 г. должны вступить в действие новые требования по снижению выбросов парниковых газов в международном судоходстве.

• Изменения в Конвенцию о труде в морском судоходстве (Maritime Labour Convention) (Женева, 2006 г.).

С 26 декабря 2020 г. вступили в силу изменения в Конвенцию о труде в морском судоходстве, принятые в 2018 г. Они касаются правила 2.1 Стандарта A2.1 «Трудовые договоры моряков» и Стандарта A2.2 «Заработная плата», а также правила 2.5 «Репатриация» (Руководящий принцип B2.5.1 «Право на репатриацию») в контексте обостряющихся проблем с пиратством. ■

I. REVIEW OF RUSSIAN LEGISLATION

- **Requirements for ensuring transport safety were approved, taking into account the safety levels for vehicles of maritime and inland water transport.**

Resolution of the Government of the Russian Federation of October 08, 2020 No. 1637 approved the Requirements for ensuring transport security, taking into account the safety levels for vehicles of sea and inland water transport. The document applies to ships used for merchant shipping and is mandatory for Russian and foreign carriers. The requirements establish the obligations of carriers and other subjects of the transport infrastructure to accept the necessary documents, assign responsibility for ensuring the safety of persons, and take other necessary measures. The document is valid from October 22, 2020 to October 22, 2026.

- **Requirements for ensuring transport security, including requirements for anti-terrorist security of facilities (territories), taking into account security levels for various categories of transport infrastructure objects of sea and river transport were approved.**

Resolution of the Government of the Russian Federation of October 8, 2020 No. 1638 approved the Requirements for ensuring transport security, including requirements for anti-terrorist protection of facilities (territories), taking into account the security levels for various categories of transport infrastructure facilities for sea and river transport. The document applies to the water areas of sea-ports.

The requirements establish the obligations of responsible persons, including harbour masters, to accept the necessary documents, assign responsibility for ensuring the safety of persons, and take other necessary measures. The document is valid from October 23, 2020 to October 23, 2026.

- **Requirements for ensuring transport security, including requirements for anti-terrorist security of facilities (territories), taking into account the levels of security for transport infrastructure**

- **facilities of sea and river transport that are not subject to categorization were approved.**

Resolution of the Government of the Russian Federation No. 1651 dated October 10, 2020 approved the Requirements for ensuring transport security, including requirements for anti-terrorist protection of facilities (territories), taking into account the security levels for transport infrastructure facilities of sea and river transport that are not subject to categorization. The document applies to sea terminals, ports, navigable hydraulic structures, artificial islands, drilling platforms and other facilities. The requirements establish the obligations of carriers and other subjects of the transport infrastructure to accept the necessary documents, assign responsibility for ensuring the safety of persons, and take other necessary measures. The document is valid from October 22, 2020 to October 22, 2026.

- **The Regulation on conducting an experiment for the pilot operation of autonomous ships under the State Flag of the Russian Federation was adopted.**

In accordance with the Decree of the Government of the Russian Federation of December 05, 2020 No. 2031, in the period from December 10, 2020 to December 31, 2025, an experiment will be carried out for the trial operation of autonomous vessels under the State flag of the Russian Federation, registered by harbour masters located in the Krasnodar Kray, Primorsky region, Khabarovsk region, Astrakhan region, Kaliningrad region, Leningrad region, Magadan region, Murmansk region, Rostov region, Sakhalin region, St. Petersburg. The document is valid from December 16, 2020.

- **The Rules for the implementation of interaction between federal executive bodies, executive bodies of the constituent entities of the Russian Federation and organizations during search and rescue operations at sea were approved.**

Resolution of the Government of the Russian Federation No. 1928 dated November 25, 2020 approved the Rules for the implementation of inter-

action between federal executive bodies, executive bodies of the constituent entities of the Russian Federation and organizations during search and rescue operations at sea. The rules were adopted in connection with the new clause 5 of Art. 5 of the Labour Code of the Russian Federation, introduced in July 2020. The rules establish the procedure for interaction and responsibility of bodies and organizations. Thus, in particular, it is stated Rosatom assists in organizing search and rescue operations in the water area of the Northern Sea Route. In addition, the list of search and rescue areas has been changed.

• New Rules for issuing a permit for the use of ships sailing under the flags of foreign states, cabotage and other similar works have been adopted.

Decree of the Government of the Russian Federation of December 07, 2020 No. 2033 established the cases and procedure for carrying out activities using ships sailing under the flags of foreign states. Vessels flying a foreign flag can obtain permission to carry out cabotage and other work if they have not been registered in any of the ship registers of the Russian Federation within the last 5 years before applying for a permit. The permits issued earlier in accordance with the Resolution of the Government of the Russian Federation No. 504 are valid until their expiration date. The rules stipulate the requirements for the content of the application for a permit and the documents attached to it. The term for consideration of the application is 25 working days. A closed list of grounds for refusal to issue a permit has been established. The document is valid from 1 January 2021 to 01 January 2027.

• New regulations on the licensing of passenger transportation, as well as loading and unloading activities in relation to dangerous goods were approved.

The new provisions were approved by Decree of the Government of the Russian Federation No. 2027 dated December 04, 2020. Passengers are defined as persons who have entered into an agreement for the carriage of a passenger, or persons for the transportation of whom a ship charter agreement has been concluded, the list of requirements for a license applicant has been reduced. Bunkering of vessels (reloading fuel from one vessel to another) is excluded from the concept of loading and unloading activities, the list of requirements for the use of a license by a license applicant has been reduced.

The document is valid from January 1, 2021 to July 1, 2021.

• The Administrative Regulations of the Federal Security Service of the Russian Federation on the implementation of federal state control (supervision) in the field of fishing and the conservation of aquatic biological resources in terms of marine biological resources were approved.

By the Order of the FSB of Russia dated October 16, 2020 No. 476, the Administrative Regulations of the FSB of the Russian Federation for the implementation of federal state control (supervision) in the field of fishing and the conservation of aquatic biological resources in terms of marine biological resources were approved. The Regulations updated the rights and obligations of officials during control, the procedure for performing administrative procedures and the procedure for appealing against decisions and actions of officials. The document is valid from December 5, 2020.

• Amendments have been made to the Federal Law “On Fishing and Conservation of Aquatic Biological Resources” in terms of improving the legal regulation of certain types of fishing.

Federal Law No. 331-FZ of October 15, 2020 amended, including part 3 of Art. 19.1 and part 4 of Art. 20 of the Federal Law “On Fishing and Conservation of Aquatic Biological Resources”. The requirements for the implementation of commercial fishing in inland water bodies, coastal fishing in sea waters and in the areas of application of international treaties have been clarified. It has been established that coastal fishing is carried out within the boundaries of the fishery basin by legal entities or individual entrepreneurs registered in any coastal constituent entity of the Russian Federation, to the territory of which the internal sea waters of the Russian Federation and (or) the territorial sea of the Russian Federation are included in such a fishery basin, and in areas where international treaties are in force – by legal entities or individual entrepreneurs registered in any coastal constituent entity of the Russian Federation, to the territory of which the internal sea waters of the Russian Federation and (or) the territorial sea of the Russian Federation adjoin. The amendments are effective from October 26, 2020.

• The terms of validity of qualification documents of crew members of sea vessels have been extended.

According to the Informational Letter of the Ministry of Transport of Russia dated January 13, 2021, the previously adopted emergency measures related to the coronavirus pandemic have been extended in relation to the qualifications of crew members of ships that have expired or will expire by March 31, 2021 inclusive.

If it is impossible, due to the presence of the crew members on board, to renew such qualification documents in the prescribed manner, their validity period is extended for a period of three (3) months. No additional marks or new documents are required.

• The Strategy for the development of the Arctic zone of the Russian Federation and ensuring national security for the period up to 2035 was approved.

Decree of the President of the Russian Federation of October 26, 2020 No. 645 approved the Strategy for the Development of the Arctic Zone of the Russian Federation and Ensuring National Security for the Period until 2035. In particular, it points out the need for the integrated development of the infrastructure of seaports and shipping routes in the waters of the Northern Sea Route, the Barents, White and Pechora Seas; construction of at least five universal nuclear-powered icebreakers of project 22220, three nuclear-powered icebreakers of the Leader project, 16 rescue and tug-rescue vessels of various capacities, three hydrographic and two pilot ships; construction of hub ports and the creation of a Russian container operator to ensure international and coastal shipping in the water area of the Northern Sea Route; expanding the use of liquefied natural gas in sea and river transport in the water area of the Northern Sea Route, as well as for power supply of human settlements.

• The draft law “On Amendments to Article 4 of the Merchant Shipping Code of the Russian Federation” was adopted in the first reading.

On October 13, 2020, the State Duma of the Russian Federation adopted in the first reading the draft Federal Law No. 769222-7 “On Amendments to Article 4 of the Merchant Shipping Code of the Russian Federation”. It is proposed to use only vessels built on the territory of the Russian Federation when carrying out cabotage and marine resource research, exploration and development of mineral resources of the seabed and its subsoil, as well as other types of work determined by the Government of the Russian Federation.

• A draft of the law “On Amendments to Article 5.1 of the Merchant Shipping Code of the Russian Federation”.

The Government of the Russian Federation has introduced draft law No. 1062335-7, which is proposed to supplement Art. 5.1 MSC of Russia, clauses 6 and 7, securing the possibility of concluding and the content of long-term contracts for the provision of paid services for the provision of ship escort services rendered by ships of the nuclear icebreaker fleet in the water area of the Northern Sea Route. Chairman of the Presidential Council for Codification and Improvement of Civil Legislation P.V. Krashenninikov prepared a negative expert opinion on this draft law on October 15, 2020, which appears to be reasonable.

• A draft law “On Amendments to the Merchant Shipping Code of the RF and to the Inland Waterways Transport Code of the RF in Terms of Regulating the Disposal of Property Sunk in the Sea and on the Inland Waterways of the Russian Federation” was prepared.

The Ministry of Transport has published a draft of amendments to the MSC of Russia and IWTC of Russia regarding the legal regulation of the lifting of sunken property and ships. The changes imply a reduction in the time period for the owners of sunken property to notify the harbour masters to one month and the term for the harbour master to determine the conditions for raising such property to one month. The amendments also limit the term for fulfilling the obligation to raise property to three months or six months, depending on the security threat posed by the sunken property. The draft also introduces and defines the concept of ownerless sunken property. Similar rules are being introduced for inland waterways.

At the same time, the Ministry of Transport has prepared a draft law on amending the Code of Administrative Offenses of the Russian Federation, which provides for the administrative liability of the owner (owner) of sunken property for refusing to raise, remove or destroy it in the amount of 5 to 10 million rubles (for legal entities), and for the disposal of a sea vessel by flooding – in the amount of 600,000 to 1 million rubles (for legal entities).

• The Government of the Russian Federation has prepared a negative response to draft law No. 889303-7 “On Amendments to the Merchant Shipping Code of the Russian Federation”, which

provides for the creation of a unified pilotage organization.

The government did not support the proposed draft, since it does not determine the status of the pilot organization being created, the procedure for its creation and functioning, and also actually proposes monopolization of the provision of pilotage services for ships on the approaches to seaports.

• The State Duma of the Russian Federation adopted and the Federation Council of the Russian Federation approved the draft law No. 1021304-7 “On the Ratification of the Agreement on the Measures of the Port State to Prevent, Deter and Eliminate Illegal, Unreported and Unregulated Fishing”.

The Agreement on Port State Measures to Prevent, Deter and Eliminate Illegal, Unreported and Unregulated Fishing (PSMA) entered into force in 2016 and will be applicable on the territory of the Russian Federation after its ratification. At the same time, Russia signed the PSMA on April 29, 2010.

• The Action Plan (“road map”) for the implementation of the mechanism for managing systemic changes in the legal regulation of entrepreneurial activity “Transformation of the Business Climate” was approved.

The Action Plan approved by the Order of the Government of the Russian Federation of November 5, 2020 No. 2871-r, in particular, provides for the introduction of amendments to the MSC of the Russian Federation, the Federal Law “On Seaports in the Russian Federation and on Amendments to Certain Legislative Acts of the Russian Federation” in terms of stimulating the use of environmentally friendly technologies in the field of merchant shipping and shipping (deadline for introducing a bill – November 2021), as well as amending the MSC and IWTC of Russia in terms of creating legal conditions for the system of technical management of sea and river vessels (deadline for introducing a draft – September 2021).

• Agreement between the Government of the Russian Federation and the Government of the Kingdom of Morocco on cooperation in the field of marine fisheries was signed.

The agreement replaces the previous agreement signed in 2016, which expired in March 2020. The agreement was also concluded for a period of 4 years from the date of signing.

• In the Rules for the provision of services for transshipment of goods in the seaport, the normative concept of closed transshipment of coal in seaports was fixed.

The new Order of the Ministry of Transport defines the technological procedure for closed transshipment of coal in seaports, which includes a set of technologies, technical methods and methods provided for by the Guide of Best Available Technologies (ITS 46-2019). The changes are aimed at improving protection against the spread of black coal dust within the transshipment of coal in ports.

• Changes in legislation in the field of prevention and liquidation of oil spills.

The Governmental decree established a new procedure for organizing measures to prevent and liquidate oil and oil product spills on the continental shelf of the Russian Federation, in internal sea waters, in the territorial sea and the adjacent zone of the Russian Federation.

From January 1, 2021, new rules are in force that provide for the requirements for the content of the spill prevention and liquidation plan, the procedure for conducting comprehensive exercises to confirm readiness and the procedure for issuing an opinion on the readiness of the operating organization to contain and liquidate spills, the procedure for notifying state bodies of the fact of a spill, the procedure for attracting additional forces and means.

The document is valid until January 1, 2027.

• Agrochemicals were allowed to be stored in seaports.

The Federal Law “On Amendments to Certain Legislative Acts of the Russian Federation” was adopted on June 28, 2021, according to which it is allowed to store agrochemicals within the boundaries of coastal protective zones in specialized storage facilities put into operation before January 1, 2013, provided that they are located on the territories of seaports and equipped with their systems, aimed at preventing pollution of water bodies. A mandatory environmental review of the design documentation for storage facilities is being introduced, which is supposed to be built within the boundaries of water protection zones on the territories of ports.

• Subsidizing large-scale shipbuilding.

The draft resolution of the Government of the Russian Federation on the support of large-scale

shipbuilding has been posted in the public domain, according to which it is planned to introduce reimbursement of part of the costs under concluded leasing and credit agreements.

• **Transport safety of ships of the icebreaker fleet.**

Discussion of the draft on procedure for the development of plans for ensuring transport security of transport infrastructure facilities and (or) ships of the icebreaker fleet used for escorting along sea routes, ships in relation to which the rules of merchant shipping and requirements in the field of security of ships and port facilities established by international treaties of the Russian Federation.

• **Introduce electronic auctions in the field of fisheries.**

From 2021, electronic auctions in the field of fisheries are introduced to conclude agreements on securing the share of the catch of aquatic biological resources and the use of the fishing site.

• **Norms of working hours during construction and repair of ships.**

The Ministry of Industry and Trade of the Russian Federation is developing a draft order "On Approval of Standard Industry Time Standards for Work Performed during Construction and Repair of Ships", aimed at creating and defining standard terms of contracts for shipbuilding in order to ensure reliable calculation of labour costs.

• **New Rules for Preferential Credits to Residents of the Arctic Zone.**

Decree of the Government of the Russian Federation of December 21, 2020 No. 2186 approved the Rules for Preferential Credits to Residents of the Arctic Zone, according to which credits will be available at a reduced rate for the development of projects for the Arctic.

• **New Rules on Labor Protection during Diving Operations.**

By order of the Ministry of Labour of Russia, the Rules on Labour Protection during Diving Operations were approved according to which state regulatory requirements for labour protection are established, the procedure for the actions of the employer and the employee when organizing and

carrying out diving works is regulated. The rules are valid throughout the territory and on the continental shelf of the Russian Federation.

The document is valid from January 1, 2021 to December 31, 2025.

• **New Rules on Labour Protection on Sea Vessels and Inland Waterway Transport Vessels.**

By order of the Ministry of Labour of Russia, new Rules on Labour Protection on Sea Vessels and Inland Waterway Transport Vessels were approved. The new Rules apply not only to employers (shipowners) and crews of sea-going vessels and inland waterway transport vessels flying the flag of the Russian Federation, in operation, layover, repair, reconstruction, regardless of their type and forms of ownership, registered in the prescribed manner, for with the exception of vessels engaged in fishing and auxiliary vessels of the Navy, but also for the crews of offshore floating platforms, as well as other persons staying on the vessel for the performance of labour (official) duties.

The document is valid until December 31, 2025.

• **New Regulations on sea pilots and on pilots on inland waterways, as well as the Procedure for granting the captain of a ship the right to sail without a pilot in areas of compulsory pilotage of ships.**

All documents are approved by the Ministry of Transport of Russia, entered into force on January 01, 2021 and are valid until January 01, 2027.

The Regulations on Pilots on Inland Waterways defines the requirements for a pilot conducting pilotage of vessels on inland waterways of the Russian Federation, the rights and obligations of a pilot in the implementation of pilotage of a vessel, as well as the procedure for issuing pilotage certificates on the right of pilotage of vessels in the basin of inland waterways.

The Regulations on Sea Pilots determine the requirements for sea pilots carrying out pilotage of vessels specified in clause 1 of Art. 3 MSC of the RF, in the waters of seaports and on the approaches to them, the rights and obligations of a pilot in the implementation of pilotage, as well as the procedure for issuing a pilot's license.

The procedure for granting the captain of a ship the right to sail without a pilot in areas of compulsory pilotage shall apply to ships that do not belong to the category of ships exempt from compulsory pilotage.

• **At the 75th session of the Marine Environment Protection Committee of the International Maritime Organization (IMO), amendments to the MARPOL Convention were considered.**

From July 1, 2024, it is planned to ban the use of heavy fuel in the Arctic, and from January 1, 2023, new requirements should come into force to reduce greenhouse effect gas emissions in international shipping development.

• **Amendments to Maritime Labor Convention, 2006.**

Amendments to the Maritime Labour Convention entered into force on December 26, 2020. The 2018 amendments concern rule 2.1. Standard A2.1. – Seafarers’ employment contracts and Standard A2.2. – Salary and rules 2.5. – Repatriation Guideline B2.5.1. – The right to repatriation in the context of escalating problems with piracy. ■

II. НОВОСТИ

Самый крупный морской спор в России за 2020 г.

26 августа 2020 г. в ходе отшвартовки – отхода танкера от причала № 4 морского порта Приморск – произошло повреждение гидротехнического сооружения и технологического оборудования на нефтеналивных причалах № 3 и 4 ООО «ПТП», в связи с чем их эксплуатация была ограничена. Танкер был задержан капитаном порта Приморск на 72 часа, а впоследствии арестован Арбитражным судом г. Санкт-Петербурга и Ленинградской области.

Спустя почти месяц, 24 сентября 2020 г., ООО «ПТП» обратилось в Арбитражный суд г. Санкт-Петербурга и Ленинградской области с иском о взыскании убытков в размере 1,186 млрд руб. А спустя еще два месяца, 1 декабря 2020 г., Арбитражный суд г. Санкт-Петербурга и Ленинградской области утвердил мировое соглашение и освободил танкер, прекратив производство по делу 11 декабря 2020 г.

Судовладельцем танкера “Nordindependence” является компания MT Nordindependence Shipping Management B.V. (Нидерланды), коммерческим оператором – N2 Tankers B.V. (Нидерланды), которые были привлечены в качестве ответчиков по иску. Технический оператор танкера, Reederei Nord B.V. (Нидерланды), был привлечен в качестве третьего лица по делу.

Арест танкера “Nordindependence”. Причинение ущерба при эксплуатации судна является морским требованием в соответствии с Международной конвенцией об унификации некоторых правил, касающихся ареста морских судов (Брюссель, 1952 г.) (далее – Конвенция 1952 г.). Кроме того, возмещение реального ущерба, причиненного при эксплуатации судна, выступает требованием, обеспеченным морским залогом в соответствии с Международной конвенцией о морских залогах и ипотеках (Женева, 1993 г.) (далее – Конвенция 1993 г.). Россия является участницей обеих Конвенций, а их положения имплементированы в КТМ РФ.

Лицо, имеющее морское требование, в том числе обеспеченное морским залогом, может обратиться в суд для ареста судна.

Помимо возможности ареста судна существуют ускоренные меры защиты. Так, в соответствии со ст. 81 КТМ РФ капитан порта может задержать судно на 72 часа по просьбе лица, имеющего требование, возникающее в связи с повреждением портовых сооружений. Практический смысл такого задержания состоит в том, чтобы у лица, имеющего требование, было время обратиться в суд с заявлением об аресте судна. Так что с позиции применимого права (КТМ РФ и Конвенции 1952 г.) основания для задержания и ареста танкера “Nordindependence” имелись, и можно сказать, что у суда были обоснованные причины для наложения ареста.

Правомерность ареста. Если разбираться в деталях, нельзя утверждать, что арест был абсолютно правомерным. Арест с точки зрения АПК РФ – обеспечительная мера. До предъявления иска суд может принять предварительные обеспечительные меры, т.е. наложить своего рода «предварительный арест». Разница в том, что предварительные обеспечительные меры могут быть приняты на срок, не превышающий 15 рабочих дней, для требований, по которым не установлено соблюдение претензионного порядка. К таковым, в частности, относятся деликтные требования (из причинения вреда), возникшие, например, в результате навала танкера на причал. Этот 15-дневный срок дается истцу, чтобы предъявить иск в суд. Пятнадцать рабочих дней – императивное указание закона. Суд не может установить более длительный срок, а вот меньший срок – вполне. Такое правило содержится в ст. 99 АПК РФ, согласно которой, если претензионный или иной досудебный порядок урегулирования спора по закону не является обязательным, то в определении устанавливается «срок, не превышающий пятнадцати дней со дня вынесения определения, для подачи искового заявления по требованию, в связи с которым судом приняты меры по обеспечению имущественных интересов». Логика законодателя тут понятна и правильна. Нельзя просто так арестовать судно. Арест судна – это мера по обеспечению будущего решения суда, принимаемого

го в результате рассмотрения иска. В некоторых странах этот срок еще короче, например, в Испании он составляет 10 дней.

В данном случае суд допустил ошибку и установил предварительные обеспечительные меры (арест) сроком на 20 дней. В итоге максимальный срок в 15 дней истек, а судно незаконно оставалось под арестом по крайней мере до предъявления портом иска на 19-й или на 20-й день. Суды первой и апелляционной инстанций закрыли на это глаза. Обращения в суд с жалобами, основанными на единственном аргументе о нарушении максимального императивного срока (15 дней), в то время как установление срока в 20 дней незаконно, не возымели успеха: в ответ суд написал обо всем, о чем только можно было сказать в связи с арестом, но только не об этой простой арифметике. Да и если вспомнить про задержание на 72 часа, то они тоже истекли еще до того, как судебные приставы арестовали танкер на основании исполнительного листа. Когда истекли 72 часа, танкер мог уйти из порта, однако капитан порта со ссылкой на безопасность мореплавания распорядился осуществить водолазный осмотр корпуса танкера. Хотя непосредственно после происшествия танкер был осмотрен специалистами классификационного общества, и никаких ограничений не было установлено. Мореходность судна никак не пострадала, а классификационное общество подтвердило действие класса. По объективным причинам водолазный осмотр по распоряжению капитана порта был возможен только на следующий день. Это не позволило танкеру оперативно покинуть порт по истечении 72-часового задержания. Дополнительное время дало возможность Приморскому порту получить определение об аресте судна и исполнительный лист и, собственно, наложить арест в Приморске с помощью судебных приставов.

Ответственный за ущерб. В то время как один танкер “Nordindependence”, принадлежащий одной компании, навалился на один причал, иск был предъявлен сразу к двум ответчикам о возмещении причиненного вреда солидарно. Судом также привлечено к участию в деле третье лицо. Между тем вопрос, кто должен нести ответственность за ущерб, причиненный порту, не является столь однозначным.

По общим положениям гражданского законодательства ответственность должно нести лицо, владеющее источником повышенной опасно-

сти (к данной категории относятся и морские суда). Иными словами, ответственность несет судовладелец, а судовладельцем в зависимости от ситуации может быть как зарегистрированный собственник, так и бербоут-чартерный фрахтователь, оператор или менеджер судна.

Оснований для солидарной ответственности в таком случае законодательством не установлено. Тем не менее на практике истцы часто прибегают к тактике предъявления иска солидарно к собственнику, менеджеру, оператору, фрахтователю и т.д., а в ходе судебного разбирательства пытаются установить, кто являлся владельцем судна для целей возмещения ущерба. Владелец определяется исходя из правомочий, которые он осуществляет в отношении судна. Применительно к определению судовладельца ВАС РФ еще в 2004 г. выработал позицию, согласно которой судовладельцем признается лицо, в частности, осуществлявшее техническую эксплуатацию и управление судном. В дальнейшем суды, в том числе и ВС РФ, выработали еще ряд косвенных критериев для определения судовладельца, однако ключевым критерием всегда оставались техническая эксплуатация и контроль судна. Так, если бербоут-чартерный фрахтователь является работодателем экипажа и фактически осуществляет контроль над судном, а полномочия менеджера ограничиваются лишь, например, организацией снабжения судна, то владельцем источника повышенной опасности для целей гражданско-правовой ответственности будет бербоут-чартерный фрахтователь. Если же, например, все правомочия в отношении судна (технический, коммерческий менеджмент, комплектование экипажем и т.д.) переданы менеджеру, то отвечать за ущерб будет менеджер, как владелец источника повышенной опасности, а не зарегистрированный собственник судна.

Судно может быть передано собственником по цепочке договоров со сменой государства флага, например, по бербоут-чартеру, а бербоут-чартерный фрахтователь может со всеми возможными правомочиями передать судно шипменеджеру (по сути, в доверительное управление); такие компании часто не имеют никакого значительного имущества, за счет которого можно было бы исполнить решение суда. Между тем есть судно, за счет которого может произойти исполнение решения суда. Оно может быть продано с торгов.

Очевидно, что, даже выиграв суд против владельца источника повышенной опасности – менеджера или фрахтователя, истец может не добиться исполнения решения и остаться ни с чем. Чтобы не оказаться в такой ситуации он может прибегнуть к помощи Конвенции 1993 г., участницей которой является Российская Федерация (или соответствующих ей положений КТМ РФ). Истец может предъявить иск в течение одного года непосредственно к собственнику судна, в отношении которого имеется требование, обеспеченное морским залогом, вне зависимости от того, кто является собственником судна или его владельцем (даже если собственник или владелец поменялся). Это особое средство защиты потерпевшей стороны. При этом требование, обеспеченное морским залогом, важно не путать с залогом в понимании российского гражданского права.

Вообще, в морском праве некоторые слова имеют совсем не те значения, к которым привыкли не только обыватели, но и юристы. Например, в термине «общая авария» слово «авария» вовсе не означает аварию как повреждение или чрезвычайное происшествие. Авария используется в значении «убытки». То есть общая авария – это общие убытки. Также и требования, обеспеченные морским залогом, – это привилегированные требования к собственнику судна, сохраняющиеся в течение одного года, независимо от смены собственника, а вовсе не залог в понимании российского гражданского права. Залог в отношении морского судна – это «ипотека». Конвенция 1993 г. прямо разграничивает *liens* и *hypothèques*, устанавливая разную очередность удовлетворения этих требований и различный правовой режим.

Снятие ареста. Танкер простоял под арестом несколько месяцев. В практике торгового мореплавания вместо ареста судна принято предоставлять гарантийное письмо клуба взаимного страхования (или страховщика ответственности), так называемое *LOU* (Letter of Undertaking). В некоторых случаях, при неприемлемости *LOU*, могут быть предоставлены банковская гарантия или денежный депозит. В данном деле такие инструменты не сработали бы по причине европейских и американских санкций, и фактически средством обеспечения выступило само судно. Это было и дешевле, и менее рискованно с точки зрения санкционных рисков для самого судовладельца и для Приморского порта, хотя грузен-

ный сырой нефтью танкер с точки зрения ликвидности не столь привлекательное обеспечение, как банковская гарантия. Вероятно, это среди прочего существенно повлияло на цену мирового соглашения. Ответчикам удалось добиться большой скидки. Приморскому порту заплатили всего около 45% от суммы ущерба.

Санкции как препятствие к разрешению спора. «Приморский торговый порт» является «внучкой» ПАО «Транснефти»; последнее является акционером Новороссийского морского торгового порта (НМТП), а он, в свою очередь, владеет 100% Приморского порта. При этом ПАО «Транснефть» находится под американскими и европейскими санкциями, которые существенно ограничивают возможность выплат в адрес «Транснефти» и ее дочерних компаний. Проблематично или практически невозможно предоставление финансовых инструментов, таких как независимая гарантия банка или страховщика, без соответствующих «санкционных» оговорок (что делает гарантию не безотзывной) и в условиях весьма ограниченного по времени срока действия такой гарантии.

Обхода санкций не было, стороны действовали строго в рамках закона, при этом был найден механизм платежа, который устроил обеих. В опубликованном определении суда об утверждении мирового соглашения можно увидеть реквизиты рублевого счета Приморского порта. То есть платеж был осуществлен в соответствии с утвержденными судом условиями на рублевый счет Приморского порта (из-за границы, но не в долларах и не в евро). Это существенно сократило сроки платежа и снизило риски его заморозки из-за санкционных ограничений.

Заверения об обстоятельствах и возмещение потерь. Санкции были только одним из рисков для судовладельца, учитывая, существенную скидку (по мировому соглашению сумма платежа составила около 45% от суммы требований Приморского порта. Судовладелец опасался исков от аффилированных компаний («дочек» «Транснефти» или Новороссийского порта). В связи с этим прибегли к недавно введенным в российское гражданское законодательство в результате реформы институтам заверений об обстоятельствах и возмещения потерь. Как можно увидеть из текста мирового соглашения, Приморский порт дал заверение об обстоятельствах, что им не было получено страховое возмещение, что права не перешли в порядке суброгации, не были уступле-

ны в какой-либо части третьим лицам, а также об отсутствии у аффилированных лиц требований к судовладельцам. Также Приморский порт взял на себя обязательство возмещения потерь судовладельцу в случае предъявления к нему иска кем-либо из аффилированных лиц¹.

Эти институты являются новеллами для российского гражданского законодательства, но в судоходном бизнесе они давно известны из английского права. Это *warranties & representations* и *indemnity*, которые широко применяются на практике. Судовладельцы при определенных обстоятельствах, например при исполнении до-

говоров перевозки, получают от грузовладельцев *LOI* (Letters of Indemnity), согласно которым грузовладельцы берут обязательство возместить потери судовладельцев в случае предъявления к ним требований третьими лицами. Стандартные формы *LOI* подчинены английскому праву и не совсем подходят для использования российскими судовладельцами. В настоящее время Ассоциацией морского права разрабатываются проформы *LOI* для использования в российской юрисдикции с учетом особенностей российского законодательства о соглашениях о возмещении потерь. ■

Кто и сколько должен платить за загрязнение акватории порта Санкт-Петербурга?

Спор о том, кто и сколько должен платить за загрязнение акватории порта Санкт-Петербурга, продолжается. Петербургская компания отсудила у судовладельца и страховщика 58 млн руб. за загрязнение акватории порта Санкт-Петербурга бункерным топливом, но суд кассационной инстанции отменил это решение и направил дело на новое рассмотрение.

19 июня 2019 г. в порту Санкт-Петербурга произошел разлив бункерного топлива с иностранного судна "LOZA". Дело не получило широкой огласки в СМИ, но в суде, как оказалось, до сих пор идут жаркие дебаты о том, сколько на самом деле стоила уборка акватории порта от мазута.

Разлив мазута произошел при бункеровке судна, о чем капитан судна сообщил портовым властям. В тот же день судно и место разлива осмотрели представители портовой администрации, а для уборки акватории судовладелец привлек ООО «Морская экология».

На девятый день после разлива администрация порта решила дополнительно привлечь своих подрядчиков по госконтракту – ООО «Контур СПб», которое приступило к работе 28 июня и чистило акваторию вплоть до сентября 2019 г.

По утверждению администрации порта, причина такой долгой уборки – неизвестность точного количества разлитого топлива, большое

количество судов в акватории и сложные метеорологические условия, из-за которых уровень воды постоянно менялся и мазут оседал на стенках причалов. По мнению сотрудников порта, какая-то часть мазута могла даже осесть на дно акватории.

Впоследствии администрация порта уступила подрядчику право требования о возмещении убытков, понесенных в результате осуществления комплекса мер по уменьшению ущерба и ликвидации последствий загрязнения. Однако на стороне судовладельца и страховщика сразу же возник вопрос о разумности и обоснованности таких мер.

Ответственность судовладельца за разлив мазута была застрахована у одного из авторитетных мировых страховщиков – клуба взаимного страхования (P&I) "The Standard Club". P&I клубы имеют высокую репутацию на рынке страхования и морских перевозок, поэтому сомнений в оплате уборки акватории страховщиком быть не могло. Но ни администрация, ни ООО «Контур СПб» решили не рисковать и сначала арестовали судно, а потом предъявили иск в суд, не дожидаясь конца очистных работ.

Судно "LOZA" все же было освобождено в июле 2019 г. в обмен на выданную клубом независимую гарантию и авансовый платеж ООО «Контур

¹ Текст мирового соглашения доступен в карточке дела № А56-73558/2020 в Картоотеке арбитражных дел (<https://kad.arbitr.ru/Card/8474a018-ba81-448e-9392-0265b13c7125>).

СПб» в размере 36 млн руб. Но, кажется, на этом согласие между портом и судовладельцем закончилось.

Руководствуясь мировой практикой ликвидации разливов нефти, судовладелец и страховщик привлекли независимых технических специалистов, которые следили за ходом очистных работ, а также специалиста из международной организации *ITOPF* (некоммерческая организация, помогающая в ликвидации разливов нефти по всему миру). Эксперт *ITOPF* Анжела Пинзон (PhD) специально прилетела в Россию для наблюдения за ходом очистки акватории, обсуждения технических вопросов ликвидации с ООО «Контур СПб» и ООО «Морская экология» и получения отчетов о ходе ликвидации. Судя по всему, «Морской экологии» и международному эксперту удалось найти общий язык, – расходы компании были оплачены судовладельцем и страховщиком без судебного разбирательства. А вот к ООО «Контур СПб» у эксперта *ITOPF* возникло много вопросов. ООО «Контур СПб» оценило стоимость своих работ в 103 млн руб., хотя в договоре с администрацией порта очистка той же территории не могла превышать 9 млн руб. Эксперт *ITOPF* из заявленных ООО «Контур СПб» 103 млн руб. подтвердила только 6 млн руб. и попросила представить дополнительные документы в отношении еще 20 млн руб.

ООО «Контур СПб» в судебное разбирательство также представило отчет специалиста, который посчитал, что компания применила правильные технологии и заявила даже меньше выполненных работ, чем следовало, а расчеты, за редким исключением, сделаны правильно.

Суд первой инстанции самостоятельно, не прибегая к экспертизе, сделал вывод о том, какие расходы на ликвидацию нефтеразливов можно считать разумными, а какие нет, и удов-

летворил требования ООО «Контур СПб» практически в полном объеме. Решение поддержала апелляционная инстанция.

Помимо вопроса «Сколько платить?» (в законодательстве фигурирует термин «расходы на разумные меры»), в деле спорным оказался еще один вопрос: кто должен платить?

Сославшись на нормы КТМ РФ о возможности привлечь судовладельца в качестве «соответчика» по иску к страховщику, истец подал иск к судовладельцу и страховщику о взыскании с них убытков *солидарно*. Суды первой и апелляционной инстанций позицию истца поддержали.

21 января 2021 г. Арбитражный суд Северо-Западного округа вынес постановление, в соответствии с которым решения судов первой и апелляционной инстанций были отменены и дело о признании судовладельца и страховщика солидарно ответственными за убытки, причиненные разливом бункерного топлива в морском порту Санкт-Петербурга, отправлено на новое рассмотрение в ином судебном составе.

Суд кассационной инстанции с позицией нижестоящих инстанций относительно солидаритета не согласился, указав, что соответчик не всегда несет солидарную ответственность. Отсутствие у страховщика со страхователем солидарной ответственности в ряде случаев, отмечал еще ВС РФ. Также суд кассационной инстанции указал, что вопросы, поставленные перед судом по расходам на ликвидацию разлива нефти, требуют специальных технических знаний, и рекомендовал обсудить вопрос назначения судебной экспертизы.

На момент публикации выпуска первое заседание нового круга рассмотрения назначено на 24 февраля 2021 г. Подробнее о данном деле читайте в обзоре ниже, на с. 73–76. ■

II. NEWS

Largest Maritime Case in Russia in 2020

On 26 August 2020, during the unmooring – the departure of the tanker from the berth No. 4 of the seaport of Primorsk – the structure and technological equipment at the oil loading berths No. 3 and No. 4 of “PTP” LLC were damaged, and therefore their operation was limited. The tanker was detained by the master of the port of Primorsk for 72 hours, and subsequently arrested by the Commercial Court of St. Petersburg and the Leningrad Region.

Almost a month later, on 24 September 2020, “PTP” LLC applied to the Commercial Court of St. Petersburg with a claim for damages in the amount of 1.186 billion rubles.

And after another 2 months, on 1 December 2020 – the Commercial Court of St. Petersburg and the Leningrad Region approved the settlement agreement and released the tanker. The proceedings were terminated on 11 December 2020.

The owner of the tanker Nordindependence – MT Nordindependence Shipping Management B.V. (the Netherlands) and her commercial operator – N2 Tankers B.V. (the Netherlands) were involved in the case as co-defendants. The technical operator of the tanker, Reederei Nord B.V (the Netherlands) was involved as a third party in the case.

Arrest of the m/v Nordindependence. Damage during the operation of a vessel gives rise to a maritime claim in accordance with the International Convention for the Unification of Certain Rules Relating to the Arrest of Sea-Going Ships, 1952. In addition, a claim for compensation for actual damage caused during the operation of a ship is a claim secured by a maritime lien in accordance with the International Convention on maritime liens and mortgages 1993. Russia is a party to both Conventions, and their provisions are implemented in the Merchant Shipping Code of the Russian Federation (MSC RF).

A person who has a maritime claim, including those secured by a maritime lien, may apply for arrest of the vessel.

In addition to the possibility of the judicial arrest, there is an accelerated measure of protection. In accordance with the Art. 81 of the MSC RF, the Har-

bour Master is entitled to detain a ship for 72 hours at a request of a person who has a claim arising from damage to port facilities. The practical meaning of such detention is to give that person who has the claim time to apply to the court for an arrest of the vessel.

So, from the standpoint of the applicable law (the MSC RF and the 1952 Convention), there were grounds for the detention and arrest of m/v Nordindependence, and it can be said that the court had every reason to impose an arrest.

Legality of arrest. Taking into account all the details, it cannot be said that the arrest was absolutely legitimate. Within the context of the Commercial Code of the Russian Federation an arrest is an interim measure. Prior to filing a claim, the court can impose “preliminary interim measures”, that is, a kind of a “preliminary arrest”. The difference is that preliminary interim measures can be imposed for a period not exceeding 15 business days for claims not subject to pre-action procedure. These include in particular, claims in tort for example, the allision of the tanker with the berth. This fifteen-day time limit is given to the plaintiff to file to the court. Fifteen business days is an imperative rule of law. The court cannot provide for a longer term, only for a shorter one. Such rule is prescribed by Art. 99 of the Commercial Procedure Code of the Russian Federation, according to which “a period not exceeding fifteen days from the date of the ruling for filing a statement of claim connected to a demand which the court has secured to ensure property interests”. The legislator’s logic is clear and correct here. You can’t just arrest a ship. The arrest of a vessel is a measure to secure enforcement of the future judgement on the merits of the dispute. In some countries this period is even shorter, for example in Spain it is ten days.

In our case, the court made a mistake and established preliminary interim measures (arrest) for a period of twenty days. As a result, the maximum period of fifteen days expired, and the ship remained unlawfully arrested, at least until the port

brought an action on the nineteenth or twentieth day. The first instance and appellate courts turned a blind eye to this. The submitted to the court complaints with a single argument – the violation of the maximum imperative time limit of 15 days, whilst setting the time limit of 20 days is illegitimate, were not satisfied – in response, the court elaborated on everything else that could have been written in connection with the arrest, but not about this simple arithmetic.

As for the detention for 72 hours, it also expired before the bailiffs arrested the tanker on the basis of a writ of execution. When 72 hours elapsed, the tanker could have left the port, but the harbour master referred to the safety of navigation and ordered a divers inspection of the tanker's hull. Although immediately after the incident, the tanker was examined by the specialists of the classification society and no restrictions were established. The seaworthiness of the vessel was not affected in any way, and the classification society confirmed the validity of the class. For objective reasons, a diving inspection by order of the Harbor Master was only possible on the following day. This did not allow the tanker to quickly leave the port upon the expiry of the 72-hour detention. Additional time allowed the claimant to obtain an arrest ruling and a writ of execution and have the vessel arrested in Primorsk by the bailiffs.

The liable party. Indeed, despite that one tanker Nordindependence is owned by one company and allided on one berth, the claim was brought against two defendants jointly and severally. The court also brought a third party to participate in the case. Meanwhile, the question of who should be liable for damage to the port is not so clear-cut.

According to the general provisions of civil law, responsibility should be borne by the person who owns a source of increased danger (a seagoing vessel is considered to be a source of increased danger). In other words, the responsibility is borne by the disponent shipowner, and that depending on the situation, can be either the registered owner or the bareboat charterer, or the operator or the manager of the vessel.

The legislation does not establish grounds for joint liability in such cases. However, in practice, plaintiffs often resort to the tactics of bringing a joint claim against the owner, manager, operator, charterer, etc., and in the course of legal proceedings they try to establish who was the owner of the vessel for the purpose of compensation for damage.

The owner is determined based on the powers that he exercises over the vessel. With regard to the determination of the ship owner the Supreme Commercial Court back in 2004 worked out a position according to which a ship owner is a person who carried out technical operation and management of the ship. Subsequently in judicial practice, including that of the Supreme Court of the Russian Federation, a number of coherent criteria for determining the shipowner was developed. However, the technical operation and control over the vessel have always remained the key criterion.

So if a bareboat charterer is the employer of the crew and actually exercises control over the vessel, and the manager's powers are limited only, for example, to ship handling, then the owner of a source of increased danger for the purposes of civil liability will be the bareboat charterer. If, for example, all powers in relation to the vessel (technical, commercial management, manning, etc.) are transferred to the manager, then the manager will be responsible as the owner of the source of increased danger, and not the registered owner of the vessel.

A vessel can be transferred by the owner through a chain of contracts with a change of flag state, for example, under a bareboat charter, and a bareboat charterer can, with all possible powers, transfer the vessel to a ship manager (de facto as to a trustee); such companies often do not have any significant assets against which a court judgement could be enforced. Meanwhile, there is a vessel that could be auctioned for the enforcement of the judgement.

It is obvious that even having won the court proceedings against the owner of the source of increased danger (the manager or the charterer), the plaintiff may not enforce the judgement and be left with nothing. In order not to find himself in such a situation, the plaintiff may resort to the assistance of the International Convention on Maritime Liens and Mortgages of 1993, to which the Russian Federation is a party (or the corresponding provisions of MSC RF). The plaintiff can bring a claim within one year directly against the owner of the vessel in respect of which there is a claim secured by a maritime lien, regardless of who is the owner of the vessel or her possessor are (even if the owner or possessor have changed). This is a special remedy for the injured party. It is important not to confuse a claim secured by a maritime lien with a lien (pledge) under Russian civil law.

At large in maritime law some words have completely different meanings to those that ordinary

people or even lawyers are used to. For example, in the term “general average”, the word “average” does not at all mean “median” sum. Average is used in the meaning of “loss”. That is, a general average is a general loss. Also claims secured by a maritime lien are privileged claims against the owner of the vessel, which persist for one year, regardless of the change of ownership, and are not a lien (pledge) in the meaning of the Russian civil law. A pledge towards sea vessel is a “mortgage”. The 1993 Convention directly distinguishes between liens and hypothèques, establishing different priorities for satisfying these requirements and a different legal regime.

Lifting the arrest. The tanker was under arrest for several months. In the practice of merchant shipping, in lieu of the arrest, it is customary to provide a letter of undertaking from a P&I Club (or a liability insurer). This is the so-called LOU (Letter of Undertaking). In some cases if a LOU is unacceptable, a bank guarantee or cash deposit may be provided. In our case, such instruments would not have worked due to European and American sanctions and the ship appeared to serve as security. It was both cheaper and less risky in terms of sanctions risks for the shipowner himself, and for Primorsky port, although a crude oil tanker is not an attractive asset from a liquidity point of view as a bank guarantee would be. This among other things, significantly influenced the sum of the settlement agreement. The defendants managed to get a big discount. As a result, the Primorsky port was paid only about 45% of the damage claimed.

Sanctions as an obstacle to resolving the dispute. “Primorsky Trade Port” is the “granddaughter” of Transneft. Transneft PJSC is under US and European sanctions. Transneft PJSC is a shareholder of Novorossiysk Trade Sea Port (NTSP), and NTSP in turn, owns 100% of Primorsky Port. The existing sanctions significantly limit the possibility of payments to Transneft and its subsidiaries. It is problematic or almost impossible to provide financial instruments, such as an independent guarantee of a bank or insurer, without appropriate “sanction” clauses (which makes the guarantee not irrevocable), and significantly limits the validity period of such a guarantee.

There was no circumvention of sanctions, the parties acted strictly within the legal framework

and a payment mechanism was found that suited both parties. In the published court ruling on the approval of the settlement agreement, you can see the details of the ruble account of the Primorsky port. The payment was made in accordance with provisions approved by the court, that is, to the ruble account of the Primorsky port. This significantly shortened the payment terms and reduced the risks of freezing payments due to sanctions restrictions.

Warranties & representations, indemnity. The sanctions were only one of the risks for the ship owner, considering the substantial discount (under the settlement agreement, the payment amounted to about 45% of the Primorsk Port’s claim. The ship owner was cautious of claims from affiliated companies (subsidiaries of Transneft or Novorossiysk port). In this context, the institutions of attestation of circumstances and indemnity introduced into Russian civil law as a result of the reform have been resorted to. As you can see from the text of the settlement agreement, Primorsky port gave representations about the circumstances that they did not receive insurance compensation, that the rights were not transferred by way of subrogation, were not assigned in any part to third parties, as well as that the affiliated persons had no claims against the shipowners. Also, the Primorsky port assumed an indemnity and the obligation to compensate the shipowner for losses in the event of a claim against him by any of the affiliated persons¹.

It sounds like a novelty of Russian civil law, but in the shipping business they have long been known from English law, these are warranties & representations and indemnity, which are widely used in practice. Shipowners under certain circumstances, for example, in the execution of contracts of carriage, receive LOI (Letters of Indemnity) from cargo owners, according to which the cargo owners are obliged to reimburse the losses of shipowners in the event of claims against them by third parties. Standard LOI forms are subject to English law and are not entirely suitable for use by Russian shipowners. At present Russian Maritime Law Association RUMLA.org is developing LOI proformas for use in Russian jurisdiction, taking into account the specifics of Russian legislation on agreements on compensation for losses. ■

¹ The text of the settlement agreement is available in the case card No. A56-73558/2020 on the website: <https://kad.arbitr.ru/Card/8474a018-ba81-448e-9392-0265b13c7125>.

How Much and Who Shall Pay for the Oil Pollution at the Seaport of St. Petersburg?

The dispute about how much who and shall pay for the oil pollution of the seaport of St. Petersburg continues. The St. Petersburg company has seized 58 million rubles from the ship owner and the insurer for pollution of the water area of the port of St. Petersburg with bunker fuel, but the court of cassation overturned this judgement and remanded the case for a new trial.

19 June 2019 in the port of St. Petersburg the oil spilled from the foreign vessel LOZA. At that time, the case did not receive wide publicity in the media, but in court, as it turned out, all this time there was a heated debate about how much the cleaning of the port water area from fuel oil actually cost.

The fuel oil spill occurred during the bunkering of the vessel. The master of the vessel reported about it to the port authorities. On the same day, representatives of the port administration inspected the vessel and the spill site, and the shipowner hired "Sea Ecology" LLC to clean up the water area.

On the ninth day after the spill, the port administration decided to additionally involve its contractors under the state contract – "Kontur SPb" LLC. They started working on June 28 and cleaned the water area until September 2019.

According to the port administration, the reason for such a long cleanup is the unknown exact amount of spilled fuel, a large number of ships in the water area, difficult meteorological conditions, due to which the water level was constantly changing, and fuel oil was deposited on the walls of the berths. According to the port, some part of the fuel oil could even settle to the bottom of the water area.

Subsequently, the port administration assigned to the contractor their right to claim compensation for liquidation of the oil spill. However, the ship owner and the insurer, immediately requested an information about the reasonableness and validity of such measures.

The shipowner's liability for oil spills was insured by one of the world's most reputable insurers – the mutual insurance club (P&I) – The Standard Club. P&I clubs have a high reputation in the insurance and maritime transportation market, there could be no doubts about the payment by the insurer for the cleaning of the water area. But neither the admin-

istration, nor "Kontur SPb" LLC decided not to risk it and first arrested the ship, and then filed a lawsuit in court, without waiting for the completion of the cleaning work.

m/v LOZA was nevertheless released in July in exchange for an independent guarantee (letter of undertaking) issued by the club and an advance payment to "Kontur" in the amount of 36 million rubles. But it seems that the agreement between the port and the shipowner ended there.

Following global oil spill response practices, the ship owner and insurer hired independent technicians to oversee the cleanup, as well as a specialist from the international organization ITOPF (a non-profit organization that helps in oil spill response worldwide). ITOPF expert Angela Pinzon (PhD) flew to Russia with express purpose of observing the progress of cleaning up the water area, discussing technical issues of liquidation with "Kontur SPb" LLC and "Sea Ecology" LLC and receiving reports on the progress of liquidation.

Apparently, "Sea Ecology" LLC and the international expert managed to find a common language – the company's expenses were paid by the shipowner and the insurer without legal proceedings.

But the ITOPF expert had a lot of questions to "Kontur SPb" LLC. "Kontur" estimated the cost of their work at 103 million rubles, although in the agreement with the port administration, the cleaning of the same area could not exceed 9 million rubles. The ITOPF expert confirmed only 6 million rubles out of the 103 million rubles declared by "Kontur". She also asked for additional documents for another 20 million rubles.

"Kontur SPb" LLC also submitted to the court a report of a specialist, who considered that the company applied the correct technologies and declared even less work performed than it should have, and, with rare exceptions, calculated the calculations correctly.

The court of first instance independently, without resorting to an expert examination, made a conclusion about what expenses for oil spill response can be considered reasonable, and satisfied the requirements of "Kontur SPb" LLC almost in full. The decision was upheld by the appellate instance.

Besides the question “how much to pay?” (there is the term “costs of reasonable measures...” in legislation), another question turned out to be controversial in the case – “who should pay?”.

Referring to the norms of the Merchant Shipping Code of Russia on the possibility of involving the ship owner as a “co-defendant” in the claim against the insurer, the Claimant filed a claim against the ship owner and the insurer to recover losses from them jointly. The courts of first and appellate instance upheld the Claimant’s position.

On January 21, 2021, the Arbitrazh (Commercial) Court of the North-Western District issued a ruling, under which the judgement of the courts of first and second instance were canceled and the case on recognizing the ship owner and the insurer jointly and severally liable for losses caused by the spill of bunker fuel in the seaport of St. Petersburg was sent

to new consideration in a different judicial composition.

The court of cassation did not agree with the position of the lower instances regarding joint liability, indicating that the co-defendant does not always bear joint responsibility. The lack of joint liability between the insurer and the insured, in a number of cases, was noted by the Supreme Court of Russia.

The court of cassation also indicated that the issues put before the court on the costs of oil spill response require special technical knowledge and recommended that the issue of appointing a forensic examination is to be discussed.

At the time of publication of this issue, the first hearing of the re-trial is scheduled for February 24, 2021. Read more about this case in the review below, on p. 77–80. ■

Предисловие к обзору судебной практики: «морские» дела, «морская» судебная практика, интересные судебные споры

При отборе судебных дел для включения в настоящий обзор мы руководствовались двумя основными критериями. Первый: дело должно быть «морским», ведь это тематический обзор, предназначенный для читателя, так или иначе интересующегося морским правом, будь то юрист или человек иной, связанной с морским бизнесом профессии. Второй критерий субъективный – дело должно быть интересным: резонансным, значимым, практикообразующим, крупным, неоднозначным...

При подготовке материала интерес у нас вызвали два момента: во-первых, мы задумались, а сколько вообще «морских» дел рассматривают российские суды и возможно ли это посчитать? И, во-вторых, что такое «морское дело», какие судебные дела (споры) подпадают под эту категорию?

С одной стороны, современные электронные правовые базы и правовые системы создают обширные возможности для исследования и анализа судебной практики почти по любому вопросу. Так, судебные акты арбитражных судов можно найти на портале *kad.arbitr.ru*, а с возможностью контекстного поиска – на сайте *ras.arbitr.ru*. Некоторые крупные и громкие споры иногда освещаются в профильных СМИ. С другой стороны, судебные акты судов общей юрисдикции часто вообще нигде не публикуются (например, заработная плата экипажей морских судов, вред жизни (здоровью) членов экипажа); ряд резонансных дел в поле зрения СМИ не попадает, а возмож-

ность контекстного поиска не позволяет вычленивать из всего массива дел именно «морские» споры.

Первый, самый простой и очевидный, критерий для отнесения дела (спора) к «морским», который мы опробовали при помощи контекстного поиска, – наличие в судебном акте ссылок на КТМ РФ. Однако трудно назвать этот подход универсальным. Так, несмотря на наличие в некоторых судебных актах ссылок на положения КТМ РФ, споры, в рамках которых они приняты, вряд ли можно назвать «морскими» (например, налоговые споры, где имеются отсылки к нормам КТМ РФ о морской перевозке). В других делах ссылок на КТМ РФ может и не быть, как, например, в деле № А51-9725/2020 *Atlas Marine Co. Ltd. v ООО «ПримПортСервис»*¹, где речь идет об агентских отношениях при ремонте морского судна и полномочиях капитана судна, которые «являются из обстановки» (хоть и без ссылки на ст. 71 КТМ РФ «Капитан судна как представитель судовладельца»). Кроме того, есть дела, относительно которых возникает вопрос: а можно ли назвать это дело интересным «морским» спором, «морским» спором или спором в принципе? Так, в деле, названном выше, похоже, спора нет. Если его описать в двух словах, судно отремонтировано, и за ремонт надлежит заплатить. Позиция ответчика-судовладельца: «Не заплачу, потому

¹ См. решение Арбитражного суда Приморского края от 26 ноября 2020 г. по делу № А51-9725/2020.

что у капитана судна не было полномочий подписывать акт и приложения к договору». Позиция истца: «Так ведь судно отремонтировано!»

Надо сказать, что это не спор о качестве ремонта, уменьшении цены ремонта, действиях в чужом интересе без поручения, в судебном акте нет ссылок на КТМ РФ... Но мы все равно решили рассмотреть это дело.

И здесь вопросов становится только больше: следует ли учитывать такие дела в качестве «морских» споров (дела, где, по сути, и спора-то нет)? Если да, то можно ли отнести такое разбирательство к «морским»? И как же тогда посчитать «морские» дела, которые рассматривают российские суды?

Таким образом, вопрос подсчета «морских» дел, рассматриваемых российскими судами, остается открытым.

Попробуем обратиться к зарубежному опыту.

Сколько «морских» дел рассматривается судами Великобритании и США?

Далеко не все решения публикуются в базах данных; можно сказать, сколько решений опубликовано за месяц, но эта цифра не будет включать аресты, обеспечительные меры и – в Англии – дела, которые не поднимают новых вопросов правоприменения.

В США нет официальной статистики по той причине, что там морскими спорами считаются любые споры, которые подпадают под адмиралтейскую и морскую юрисдикцию. Дело является морским не в том случае, если в нем поднимаются вопросы морского права, а просто если оно отвечает определенным юрисдикционным тестам. То есть, если это договорный спор, то он должен вытекать из договора, который можно назвать «морским» (в США есть ряд тестов, позволяющих это определить). Если спор деликтный, то он должен вытекать из традиционной морской деятельности, деликт должен быть совершен на судоходных водах. Поэтому в США к «морским» спорам могут быть отнесены дела об умалении чести и достоинства, диффамации, если диффамирующее сообщение, допустим, было распространено с борта судна. Кроме того, в США огромное количество дел по морскому праву, которые вряд ли бы интересовали в России «морских» юристов, таких как, например, споры о праве социального обеспечения и прочие разбирательства с участием моряков, – в России

их, скорее, отнесли бы к сфере трудового права. В США они относятся к морскому праву, поскольку подпадают под морскую и адмиралтейскую юрисдикцию.

У многих на слуху Адмиралтейский суд в Англии. Адмиралтейский суд в Англии – это не суд в привычном для нас понимании. Это специальные правила процесса и специальные судьи, которые рассматривают очень узкую категорию дел. Так, подавляющее большинство вопросов, касающихся чартеров, грузовых претензий, всех договорных споров, морского страхования и т.д. относятся к компетенции Высокого суда Англии и Уэльса, включающего в свой состав в том числе Коммерческий суд и Адмиралтейский суд. Адмиралтейский суд рассматривает дела о столкновениях, ограничении ответственности и дела об арестах. По этой причине дел с пометкой *admiralty* будет крайне мало, а большинство морских споров будут рассматриваться Коммерческим судом. Например, за 2018–2019 гг. Адмиралтейский суд в Англии поставил печать на 150 исках, т.е. было инициировано 150 дел². Количество же публично доступных решений намного меньше³. Согласно официальной статистике, в Коммерческом суде за 2018–2019 гг. было инициировано 830 дел, решения же за 2019 г. опубликованы в лучшем случае по сотне дел. При этом «морские» дела отобрать можно, только открыв и прочитав каждое опубликованное решение, среди которых наберется около 20 «морских» дел⁴.

Одна из причин, по которой количество инициированных дел существенно превышает количество опубликованных решений – высокий процент мировых соглашений (так как судиться очень дорого, а английские правила гражданского процесса содержат много положений, мотивирующих стороны помириться, например, судебные расходы распределяются в зависимости от того, приняла сторона разумное предложение о заключении мирового соглашения или отказалась от него). Еще одна из причин – так называемые предварительные решения суда (например, о вынесении какого-нибудь судебного запрета), которые обычно публикуются, только если они потом обжалуются или если в них встает

² https://www.judiciary.uk/wp-content/uploads/2020/02/6.6318_Commercial-Courts-Annual-Report_WEB1.pdf

³ Например, количество решений Адмиралтейского суда за 2019 г. – 8 (<https://www.bailii.org/ew/cases/EWHC/Admlty/2019/>).

⁴ <https://www.bailii.org/ew/cases/EWHC/Comm/2019/>

какой-либо интересный правовой вопрос. Еще один значимый момент – огромное количество споров, возникающих по чартерам и из грузоперевозок, рассматриваются арбитражными (третейскими) судами.

В США ситуация примерно такая же.

Только часть решений федеральных судов и судов штатов публикуется в правовых базах. Так, правовая база данных США *Westlaw* по запросу *maritime* за весь 2019 г. выдала 154 результата. Много «морских» дел (в основном аресты) не попадают в опубликованные решения, хотя документы по ним можно отследить в электронной системе подачи документов в федеральном суде (PACER). Также необходимо учитывать погрешность поиска по запросу: в числе этих 154 дел часть дел, где слово *maritime* – часть названия компании или не имеет никакого отношения к сути спора. Путем выборки по теме *Admiralty & Maritime* (исключая другие потенциально релевантные темы, такие как *Civil, Commercial, Environmental, Bankruptcy*) из этих 154 остается 124 дела за 2019 г., где затрагивался хотя бы какой-то вопрос морского права (в американском, широком смысле). Реально же «морских» споров из этих 124 еще меньше.

Среди членов Ассоциации есть юристы, специализирующиеся на морском праве в США. Вот что они рассказали нам по поводу статистики по «морским» спорам:

«Точной статистики по США нет и не будет, потому что это очень федеральная система. Здесь каждый суд имеет свои собственные стандарты, у каждого суда есть свой собственный сайт, свои собственные правила. Есть общие, федеральные правила гражданского процесса, далее, у каждого суда есть свои местные правила, которые уточняют или задают дополнитель-

ные требования, плюс у каждого судьи есть свои собственные индивидуальные правила, которые также публикуются. И то же самое с публикацией статистики о делах. Какого-либо централизованного источника нет. Нужно смотреть каждый конкретный суд, если вообще он публикует такую статистику, с разбивкой по предмету спора».

«В Штатах нет возможности отследить общее количество, допустим, выданных судом извещений для ответчика. Это необходимая процедура для того, чтобы начать практически любой спор. Но какой-либо централизованной статистики (как в Англии, где можно посмотреть, какой суд сколько поставил печатей на исковых заявлениях) в США нет».

Фактически «морских» споров в США в десятки раз больше, чем можно отследить в официальных источниках и базах данных. Большинство из них, как и в Англии, заканчивается мировым соглашением на очень ранней стадии (обычно еще до раскрытия доказательств сторонами). Большое количество споров по чартерам рассматриваются в *SMA (Society of Maritime Arbitrators)*. Согласно правилам *SMA*, если стороны прямо не указали на запрет публикации решения по делу, согласие на публикацию считается полученным по умолчанию. При этом достаточно много споров рассматривается в условиях полной конфиденциальности.

Подводя итог, нужно отметить, что существует много факторов, которые влияют на уменьшение количества решений, а также ряд факторов, которые говорят о том, что на самом деле количество таких решений больше. Таким образом, число «морских» дел сложно определить даже приблизительно. В США очень децентрализованная система, и нет единой статистики. ■

III. REVIEW OF RUSSIAN CASE LAW

Preface to the Review of Russian Case Law: “maritime” cases, “maritime” disputes, interesting court cases, that are considered by Russian courts

When selecting court cases for inclusion in this review, we were guided by two main criteria. The first is that the case should be “maritime”, because this is a thematic review intended for a reader, one way or another interested in maritime law, be it a lawyer or a person in another profession related to the maritime business. The second criterion is unambiguously subjective – the case must be interesting: resonant, meaningful, practical, large, ambiguous...

When preparing the material, two points aroused our interest: first, we thought, how many “maritime” cases are considered by Russian courts and is it possible to calculate them? Secondly, what is a “maritime case”, what court cases / disputes fall under this category?

On the one hand, modern databases and legal systems create extensive opportunities for research and analysis of judicial practice on almost any issue. For example, judgments of commercial courts can be found on the kad.arbitr.ru website, and with a contextual search option – on ras.arbitr.ru. Some large and high-profile cases are sometimes covered in specialized media. On the other hand, judgements of courts of general jurisdiction often remain unpublished anywhere at all (for example, salaries of crews of sea vessels, harm to life / health of crew members), a number of high-profile cases do not fall into the field of media attention, and the possibility of contextual search sometimes does not allow to isolate a precisely “maritime” dispute from the array of cases.

The first, the simplest and most obvious way to classify a case / dispute as “maritime”, which we used was by a contextual search where the judgement refers to the Merchant Shipping Code of the Russian Federation (MSC RF). However, it is difficult to use this approach universally. Despite the presence in some judgements references to the provisions of the MSC RF, the disputes can hardly be called maritime (for example, tax disputes, where there are references to the provisions of MSC RF on carriage by sea). In other cases, there may not be any references to the MSC RF, as, for example, in case No. A51-9725/2020 *Atlas Marine Co. Ltd. v LLC “PrimPort-Service”*¹, which deals with agency relations upon the repair of a seagoing vessel and the authority of the master, which is “evident from the circumstances” (albeit without references to Art. 71 of the RF KTM “The captain of the ship as a representative of the ship owner”). There are cases regarding which the question arises – can this case be considered an interesting maritime dispute, a maritime dispute or a dispute at all? The case named above is a case where there seems to be no dispute. In a nutshell – the ship had been repaired; the repairs must be paid for. The position of the defendant-shipowner: I will not pay, because the master of the ship did not have the authority to sign the documents relating to the repairs and annexes to the contract. The position of the plaintiff: the ship had been repaired!

¹ Decision of the Arbitration Court of the Primorsky Region dated November 26, 2020 in case No. A51-9725/2020.

I must say that this is not a dispute about the quality of repairs, reducing the cost of repairs, actions in the interest of a third party without a contract, there are no references to the MSC RF in the judgment... However, we still decided to consider this case, although not as a separate case for this review, but below within the framework of this preface.

There are further questions: should such cases be considered as “maritime” cases / disputes (a case where, in essence, there is no dispute)? If so, can such a case be a maritime case? How, then, do we count the “maritime cases” that are considered by Russian courts?

The issue of counting the “maritime cases” considered by Russian courts remains open.

Let’s try to refer to foreign experience.

How many “maritime” cases are considered by courts of the UK and USA?

Not all judgements are published in databases – you can say how many judgements are published in a month, but this figure will not include arrests, interim measures and (in the UK) cases that do not rise new law enforcement issues.

There are no official statistics in the United States for the reason that in the United States, maritime disputes are any disputes that fall under the admiralty and maritime jurisdiction. A case is maritime, not if it raises issues of the maritime law, but simply if it meets certain jurisdictional tests. That is, if this is a contractual dispute, then it must follow from a contract that can be called a maritime one (in the United States there are a number of tests that allow you to determine this). If the dispute is in tort it should stem from traditional maritime activities, the tort must be committed on navigable waters. Therefore, in the United States, cases of defamation, if a defamatory message, for example, was disseminated from a ship, can be classified as a maritime dispute. In addition, in the United States, there is a large number of cases on maritime law that would hardly be of interest to “maritime lawyers” in Russia, such as, for example, social security law and other disputes with seafarers – something that in Russia would rather be attributed to the sphere of labor law ... In the United States, they are considered maritime, since they fall under the maritime and admiralty jurisdictions.

Many have heard of the “Admiralty Court of England”. The Admiralty Court in England is not a court

in our usual sense. These are special rules of procedure and special judges who consider a very narrow category of cases. So, the vast majority of issues related to charters, cargo claims, all contractual disputes, marine insurance, etc. fall within the competence of the Queen’s Bench Division as part of the High Court of Justice. The Admiralty Court, which is separate from the commercial courts, handles collisions, limitation of liability and arrest cases. For this reason, there will be very few admiralty cases, and most maritime disputes will be settled by the commercial court. For example, in 2018–2019, the Admiralty Court in England put a seal on 150 claims, i.e. 150 cases were initiated². The number of publicly available decisions is much less³.

According to official statistics, 830 cases were initiated in the Commercial Court for 2018–2019, while decisions for 2019 were published, at best, in a hundred cases. At the same time, maritime affairs can be selected only by opening and reading each published decision, among which there are about 20 maritime cases⁴.

One of the reasons why the number of initiated cases significantly exceeds the number of published decisions is the high percentage of amicable agreements (because litigation is very expensive, and the English rules of civil procedure contain many provisions motivating the parties to reconcile. For example, court costs could be allocated depending on whether a party accepted a reasonable offer to conclude a settlement agreement. Another reason is the so-called “preliminary decisions” of the court (for example, on some kind of injunction), which are usually published only if they are later appealed or if they raise an interesting legal issue. Another significant point is that a huge number of disputes arising from charters and from cargo transportation are considered in arbitration.

In the US, the situation is somewhat the same.

Only a fraction of decisions of federal and state courts are published in legal databases.

In the US legal database – Westlaw – the query “maritime” for the whole of 2019 reveals 154 results. Many maritime cases (mostly arrests) do not appear in published decisions, although they can be tracked in the Federal Court Electronic Filing

² https://www.judiciary.uk/wp-content/uploads/2020/02/6.6318_Commercial-Courts-Annual-Report_WEB1.pdf

³ For example, the number of decisions of the Admiralty Court for 2019 is 8 (<https://www.bailii.org/ew/cases/EWHC/Admlty/2019/>).

⁴ <https://www.bailii.org/ew/cases/EWHC/Comm/2019/>

System (PACER). It is also necessary to take into account the inaccuracy of the search on request: among these 154 cases there are some cases where the word “maritime” is a part of the company’s name or has nothing to do with the essence of the dispute. By sampling on Admiralty & Maritime (excluding other potentially relevant topics such as Civil, Commercial, Environmental, Bankruptcy), of these 154, 124 cases remain for 2019, where at least some issue of maritime law was raised (in the US broad sense). The quantum of actually maritime disputes out of these 124 is even less.

Among the members of the Association are lawyers practicing Maritime Law in the United States. Here’s what they told us about statistics on maritime disputes:

“There are no accurate statistics in the United States because it is a very federal system. Here, each court has its own standards, each court has its own website, its own rules. There are general rules for federal civil procedure, then each court has its own local rules that specify or set additional requirements, plus each judge has his own individual rules, which are also published. It is the same with the publication of case statistics. There is no centralized source. It is necessary to check with each specific court, if at all they publish such statistics, broken down by the category of the dispute”.

“There is no way in the US to track the total number of, for example, court summons for the defendant. This is a necessary procedure to start almost any dispute. But there are no centralized statistics in the United States like in the UK, where you can see how many claims and which court has sealed”.

In fact, there are ten times more maritime disputes in the United States than can be tracked in official sources and databases. Most of them, as in the UK, end with an amicable settlement at a very early stage (usually even before the parties disclose evidence). A large number of charter party disputes are dealt with by the SMA (Society of Maritime Arbitrators). According to the rules of the SMA, unless the parties explicitly indicated that the award on the case is not to be published, the consent to the publication is considered to be given by default. At the same time, a lot of disputes are resolved in full confidentiality.

Summing up, it should be noted that there are many factors that affect the underestimation of the number of decisions, as well as a number of factors that indicate that in fact the number of such decisions is greater. Thus, the number of “marine” cases is difficult to determine even approximately. The US has a very decentralized system and there are no uniform statistics. ■

«Морской» / «неморской» спор / не спор

Решение Арбитражного суда Приморского края от 26 ноября 2020 г. по делу № А51-9725/2020 (Atlas Marine Co. Ltd. v ООО «ПримПортСервис»)

Факты: компания Atlas Marine Co. Ltd. действовала в качестве посредника при осуществлении подрядчиками судовых ремонтных работ, поставок судового снабжения, продуктов питания и судовых запчастей, а также при бункеровке горюче-смазочными материалами (ГСМ) по агентскому соглашению с ООО «ПримПортСервис». Atlas Marine Co. Ltd. оказывала услуги по ремонту транспортного рефрижераторного судна «Один», судовладельцем которого являлось ООО «ПримПортСервис», и по поставке судового снабжения. Указанные обстоятельства подтверждались подписанными актами выполненных работ, на основании которых были выставлены счета. Судовладелец в установленные соглашениями сроки оплаты в полном объеме не произвел. Между сторонами был подписан акт сверки, согласно которому задолженность составила 671 413,28 долл. США.

В последующем стороны заключили еще одно агентское соглашение и дополнительное соглашение к нему, в котором согласовали сумму долга в 671 413,28 долл. США, которую ООО «ПримПортСервис» обязалось погасить Atlas Marine Co. Ltd.

Поскольку оплата так и не была произведена, компания Atlas Marine Co. Ltd. обратилась в суд. ООО «ПримПортСервис» утверждало, что пропущен срок исковой давности, дополнительное соглашение подписано неуполномоченным лицом, агентские соглашения тоже подписаны неуполномоченным лицом – капитаном судна.

Решение суда: Арбитражный суд Приморского края отклонил все доводы ООО «ПримПортСервис» и взыскал в пользу Atlas Marine Co. Ltd. сумму задолженности, санкции и госпошлину (всего в рублях более 56 млн).

Суд указал, что исковую давность надлежит исчислять с момента заключения агентского соглашения и дополнения к нему в 2018 г. (где была согласована сумма задолженности), а не исходя из ранее заключенных агентских соглашений (в 2015 и 2016 гг.) или акта сверки (2017 г.). Суд пришел к выводу, что применяются трехгодичный срок исковой давности.

Довод о том, что дополнительное соглашение с согласованной суммой задолженности подписано неуполномоченным лицом, суд отклонил, так как последнее было заверено печатью ответчика, об утрате которой последний не заявлял. Также довод ООО «ПримПортСервис» о том, что все агентские соглашения и приложения к ним подписаны с его стороны не уполномоченными на то лицами, суд также отклонил, поскольку документы были подписаны капитаном судна, полномочия которого явствовало из обстановки.

Комментарий: данное дело представляется примером категории дел, которыми загружена судебная система. Примечательно, что в развитых правовых системах, например в США, за такие возражения в отзыве на иск (*frivolous defenses*) юристов могут оштрафовать и даже отстранить от практики.

Вероятно, ООО «ПримПортСервис» заявляло и иные доводы для обоснования того, почему не стоит оплачивать ремонт транспортного рефрижераторного судна «Один». Можно предположить, что такие доводы были еще более одиозными, нежели довод о полномочиях на подписание агентских соглашений, ведь суд ограничился их крайне лаконичной оценкой и указал (дословно, *sic!*): «Иные доводы не имеют правового значения при рассмотрении настоящего спора». ■

Maritime / Non-maritime Dispute / No a Dispute

Judgement of the Commercial Court of Primorsky Region dated November 26, 2020 in case No. A51-9725/2020 (Atlas Marine Co. Ltd. v LLC "PrimPortService")

Let us not review this case as separate case in this review, but nevertheless briefly cite it as an example of qualifying a case/dispute as a "maritime" one, and in principle, as a dispute.

Facts: Atlas Marine Co. Ltd. acted as an intermediary in the implementation of ship repair works by contractors, delivery of ship supplies, food and ship spare parts, as well as bunkering of fuel and lubricants pursuant to an agency agreement with LLC "PrimPortService". Atlas Marine Co. Ltd. rendered services for the repair of the refrigerated transport vessel "Odin", the shipowner of which was LLC "PrimPortService", and the delivery of ship supplies. These circumstances were confirmed by the signed Acts of Completion, on the basis of which invoices were issued. The shipowner did not pay in full within the timeframes set by the agreements.

A Reconciliation Act was signed between the parties, according to which the debt amounted to 671,413.28 US dollars.

Subsequently, the parties entered into another agency agreement and an additional agreement to it, in which they agreed on the amount of debt of 671,413.28 US dollars, which LLC "PrimPortService" undertook to repay Atlas Marine Co. Ltd.

Since no payment had been made, Atlas Marine Co. Ltd. went to court. LLC "PrimPortService" referred to the expiry of the time bar, that the supplementary agreement was signed by an unauthorized person, that agency agreements were signed by an unauthorized person – the master of the vessel.

Ruling of the court: the Commercial Court of Primorsky Region rejected all arguments of LLC "PrimPortService" and recovered in favor of Atlas Marine Co. Ltd. the amount of debt, sanctions and state duty (total in rubles more than 56 million (approximately USD 750,000))

The court indicated that the time bar should be calculated from the moment of conclusion of the agency agreement and annexes thereto in 2018 (where the amount of debt was agreed upon), and not on the basis of previously concluded agency agreements (in 2015 and 2016) or the reconciliation act (2017). The court concluded that the three-year time bar applied.

The court rejected the argument that the supplementary agreement with the agreed amount of the debt was signed by an unauthorized person, since the latter was certified by the corporate seal of the defendant, the claimant did not argue that the corporate seal had been lost. The argument of LLC "PrimPortService" that all agency agreements and annexes thereto were signed by unauthorized persons was also rejected by the court, since the documents were signed by the ship's master, whose authority was evident from the circumstances.

Commentary: this case appears to be an example of a category of cases that overloaded the judicial system. It is noteworthy that in developed legal systems, for example, the United States, lawyers can be fined and, potentially, suspended from practice for such objections to the response to a claim (frivolous defense).

Probably, PrimPortService LLC stated other arguments to substantiate why it is not worth paying for the repair of the transport reefer vessel "Odin". It can be assumed that such arguments were even more odious than the argument about the authority to sign agency agreements, because the court limited itself to an extremely laconic assessment and indicated (literally, sic!) – *"Other arguments have no legal meaning when considering this dispute"*. ■

Ошибка приставов в принадлежности груза должнику обернулась убытками казне

Решение Арбитражного суда г. Санкт-Петербурга и Ленинградской области от 24 октября 2020 г. по делу № А56-53602/2020 (Marshell Oil LLP v Федеральная служба судебных приставов)

Факты: Marshell Oil LLP обратились в Арбитражный суд г. Санкт-Петербурга и Ленинградской области с иском к ФССП России о взыскании убытков в размере 274 785 долл. США. Спор возник из-за того, что приставы, по мнению истца, неправомерно наложили арест на движимое имущество, принадлежащее истцу, в то время как истец не только не являлся должником по исполнительному производству, в рамках которого был наложен арест, но и в целом никак не был связан с таковым. В частности, арест был наложен на битум и контейнеры для перевозки битума. При наложении ареста ФССП России исходила из того, что арестованный битум имел маркировку "BITUMINA". Поскольку должником по исполнительному производству выступала компания Bitumina General Trading LLC, приставы сделали вывод о принадлежности данного имущества должнику по исполнительному производству.

Истцом были заявлены убытки в виде упущенной выгоды: реализация битума ввиду ареста не состоялась, и истец был вынужден заключить замещающую сделку по меньшей цене. Упущенная выгода составила 100 620 долл. США. Также истец заявил об убытках за сверхнормативное хранение груза (162 762 долл. США) и утрату части имущества (на сумму 10 881 долл. США). Помимо прочего, истец также заявил в качестве убытков сумму НДС, которую продавец, у которого истец приобрел имущество, вынужден был заплатить, поскольку из-за ареста товар был утрачен и так и не был вывезен за пределы РФ (сумма налога составила 2106 долл. США).

Судебный акт: Арбитражный суд г. Санкт-Петербурга и Ленинградской области удовлетво-

рил иск Marshell Oil LLP в полном объеме и подробно проанализировал все заявленные истцом позиции по убыткам, указав мотивы, по которым, по мнению суда, убытки были вызваны действиями приставов-исполнителей.

Судом был исследован вопрос права собственности истца на битум, исходя из базиса поставки FCA, использованного истцом и продавцом, были детально проанализированы довод истца о снижении рыночной цены на товар за период незаконного ареста и необходимость заключения замещающей сделки. Суд пришел к выводу, что факт снижения цены на битум и возникновение у истца упущенной выгоды были доказаны и произошли по причине незаконного ареста товара. Суд также сделал заключение, что, несмотря на то что ответственное хранение осуществляла не ФССП России, а третье лицо, ФССП России тем не менее несет ответственность за утраченный товар, на который был наложен арест.

Более того, суд также поддержал довод истца о том, что действия приставов-исполнителей привели к невозможности применения к товару нулевой ставки НДС, поэтому уплаченная сумма налога также является убытком.

Комментарий: решение по делу можно смело назвать редким и ценным примером взыскания с государства (в лице ФССП России) всех заявленных истцом убытков в полном объеме в суде первой инстанции.

Стоит отметить, что споры о взыскании убытков с государства традиционно осложняются публичным статусом ответчика, и российские суды весьма редко удовлетворяют подобные требования, тем более, в таком большом размере, без каких-либо вычетов.

Следует взять на заметку скрупулезность истца в доказывании каждого обстоятельства, на которое он ссылается. Особенно стоит отметить, какие доказательства были приняты в подтверждение доводов истца. Так, для обоснования того, что замещающая сделка истца по сниженной цене была единственно возможной, истец привел письмо от продавца-производителя,

отказавшегося расторгнуть договор и принять обратно товар «из-за отсутствия другого покупателя». Суд нашел это достаточным подтверждением сложности поиска покупателя незаконно арестованного имущества.

На момент публикации выпуска ФССП России уже подала апелляционную жалобу, рассмотрение которой назначено на 2 марта 2021 г. ■

The Bailiff's Mistake with Respect to the Ownership of the Goods to the Debtor Turned into Losses to the Treasury

Judgement of the Arbitration Court of St. Petersburg and the Leningrad Region dated October 24, 2020 in case No. A56-53602/2020 (Marshell Oil LLP v Federal Bailiff Service)

Facts: Marshell Oil LLP applied to the Commercial Court of St. Petersburg and Leningrad Region to the Federal Bailiff Service (FSSP) to recover damages in the amount of USD 274,785. The dispute arose due to the fact that the bailiffs, in the opinion of the Claimant, unlawfully seized movable property belonging to the Claimant, while the Claimant not only was not a debtor in the enforcement proceedings, within which the arrest was imposed, but in general in no way was not associated with such.

In particular, bitumen and bitumen containers were seized. When imposing an arrest, the FSSP proceeded from the fact that the arrested bitumen was marked – “BITUMINA”. Since the debtor in the enforcement proceedings was Bitumina General Trading LLC, the bailiffs concluded that this property belonged to the debtor in the enforcement proceedings.

The plaintiff claimed losses in the form of lost profits – the sale of bitumen due to the arrest did not take place, and the plaintiff was forced to conclude a replacement transaction at a lower price. The loss of profits was US \$ 100,620. The Claimant also claimed losses for excess storage of cargo (USD 162,762) and loss of part of the property (in the amount of USD 10,881). Among other things, The plaintiff also claimed as losses the amount of VAT that the seller, from whom the plaintiff acquired the property, had to pay, since due to the arrest the goods were lost and were never exported outside the Russian Federation (the tax amount was \$ 2,106).

Ruling of the court: St. Petersburg Commercial Court satisfied the claim of Marchell Oil LLP in full and analyzed in detail all the claims of the Claimant

for losses, indicating the reasons why, in the court's opinion, the losses were caused by the actions of the bailiffs.

The court examined the issue of the Claimant's ownership of bitumen, proceeding from the FCA delivery basis used by the Claimant and the seller, analyzed in detail the Claimant's argument about the decrease in the market price of the goods during the period of illegal arrest and the need to conclude a replacement transaction. The court concluded that the fact of a decrease in the price of bitumen and the occurrence of a loss of profits for the Claimant were proved and occurred due to the illegal seizure of the goods. The court also concluded that despite the fact that the custody was carried out not by the FSSP, but by a third party, the FSSP, nevertheless, is responsible for the lost goods, which were seized. Moreover, the court also upheld the Claimant's argument that the actions of the bailiffs – executors led to the impossibility of applying a zero VAT rate to the goods, therefore the amount of tax paid is also a loss.

Commentary: the decision on the case can be safely called a rare and valuable example of the recovery from the state (represented by the FSSP) of all the losses claimed by the Claimant in full in the court of first instance. It should be noted that disputes over the recovery of damages from the state are traditionally complicated by the public status of the defendant and Russian courts very rarely satisfy such claims, especially in such a large amount, without any deductions.

It should be noted that the Claimant is scrupulous in proving each circumstance to which he refers. It is especially worth noting what evidence

was accepted in support of the Claimant's arguments. Thus, in confirmation that the replacement transaction of the Claimant at a reduced price was the only possible one, the Claimant brought a letter from the seller-manufacturer, who refused to terminate the contract and accept the goods back

"due to the absence of another buyer". The court found this sufficient confirmation of the difficulty of finding a buyer of the illegally seized property.

At the time of publication of the issue, the FSSP has already filed an appeal, the hearing is appointed for 2nd March 2021. ■

Нет обязанности – нет платы (дело о взыскании мертвого фрахта)

Решение Арбитражного суда Вологодской области от 6 октября 2020 г. по делу № А13-20252/2019 (ООО «П.ТрансКо» v ПАО «Северсталь»)

Факты: ООО «П.ТрансКо» обратилось в Арбитражный суд Вологодской области к ПАО «Северсталь» о взыскании 463 962 755 руб. 82 коп., из которых 437 500 000 руб. составила задолженность по оплате мертвого фрахта.

Согласно тексту решения, между истцом и ответчиком был заключен договор фрахта, по которому фрахтователь гарантировал перевозчику определенный объем груза на весь период навигации, который должен был поступать равномерно, по месяцам каждой навигации. По условиям договора в случае непредоставления гарантированного объема фрахтователь обязался оплатить судовладельцу мертвый фрахт – разницу между гарантированным объемом перевозки и фактически предоставленным – по согласованным в п. 5 дополнительного соглашения ставкам фрахта.

Как утверждает истец, в 2018 г. ответчик не предоставил гарантированного объема груза, поэтому ООО «П.ТрансКо» были начислены мертвый фрахт и проценты за пользование чужими денежными средствами. При этом Истец утверждает, что суда под погрузку подавались в рамках заключенного соглашения.

Судебный акт: Арбитражный суд Вологодской области удовлетворил требования ООО «П.ТрансКо» частично, взыскав с ПАО «Северсталь» 15 511 983 руб. 85 коп., из них 14 643 125 руб. задолженности за оплату мертвого фрахта.

Суд пришел к выводу о злоупотреблении истцом своими правами и его недобросовестном поведении, направленном на получение «двойной платы за неоказанные услуги по подаче судов». В подтверждение выполнения обязательств по подаче судов в рамках договора истец представил суду 120 нотисов о готовности, поданных

ответчику. Суд счел лишь четыре из 120 действительно подтверждающими выполнение истцом своих обязательств. На основании данных четырех нотисов судом и было принято решение о частичном удовлетворении исковых требований.

Комментарий: решение по делу вызывает интерес с точки зрения детального анализа судом причин, по которым суд пришел к выводу о недобросовестном поведении истца и частичном удовлетворении иска. В частности, суд заключил, что нотисы о готовности, которые представил истец, носили лишь формальный характер. При этом суд установил, что ответчик заранее (в ноябре 2017 г.) представил истцу уведомление, что заявки на перевозку грузов в 2018 г. подаваться не будут. Истец при этом уже в апреле 2018 г. заключил новое соглашение с другой компанией на перевозку грузов, но осуществлял заходы в порт Череповец для подачи формальных нотисов о готовности по договору с ПАО «Северсталь». При этом суд указал, что суда стояли какое-то время в порту Череповец и затем уходили в другие порты под погрузку по новому договору истца.

В решении суд отметил, что при заходе в порт Череповец только в семи случаях из 140 указывалась цель «под погрузку», в остальных же – цели были не связаны с погрузкой. Помимо этого, график погрузок по новому договору входил в явное противоречие с плановым оказанием услуг по договору с ПАО «Северсталь»; по отдельным нотисам суда уходили из порта Череповец до начала течения стальнойной времени.

Нельзя не отметить детальный анализ судом вопроса о злоупотреблении правом при взыскании истцом мертвого фрахта. Суд справедливо отметил, что мертвый фрахт не является ни мерой ответственности, ни формой возмещения

убытков (ответчик заявлял доводы о снижении суммы по правилам неустойки, а также ссылался на нормы об упущенной выгоде, пытаясь перенести предмет доказывания по делам о взыскании убытков в рассматриваемый спор). Суд отклонил эти доводы.

Действительно, так называемый мертвый фрахт едва ли можно признать мерой ответственности, поскольку он согласуется сторонами не в качестве ответственности за нарушения обязательства, а фактически в качестве вознаграждения за предоставление грузовых мощностей судна. При этом сторона, не предоставившая гарантированного объема, не считается не исполнившей обязательство.

Мертвый фрахт, действительно, направлен на компенсацию судовладельцу упущенной вы-

годы, но носит исключительно договорный характер. Истец не обязан доказывать те же обстоятельства, что и по делам о взыскании упущенной выгоды (противоправное действие, убыток, причинно-следственная связь).

При этом, поскольку мертвый фрахт призван компенсировать упущенную выгоду, вызванную неполным использованием судна, существование двух параллельных взаимоисключающих обязательств судовладельца по предоставлению судна должно исключать выплату мертвого фрахта, в противном случае истец получает неосновательное обогащение или, как указал суд первой инстанции, двойную плату.

На момент публикации выпуска дело рассматривается в апелляционном суде. Следующее заседание назначено на март. ■

Double Payment for Non-rendered Agency Services

Judgement of the Commercial Court of the Vologda Region dated October 6, 2020 in case No. A13-20252/2019 (LLC P.TransKo v PJSC Severstal)

Facts: LLC “P.TransKo” applied to the Commercial Court of the Vologda Region to PJSC “Severstal” to collect 463,962,755 rubles, 82 kopecks, of which 437,500,000 rubles made up the deadweight freight arrears.

According to the text of the decision, a freight agreement was concluded between the Claimant and the Respondent, according to which the charterer guaranteed the carrier a certain amount of cargo for the entire navigation period, evenly, for months of each navigation. Under the terms of the contract, in the event that the guaranteed volume is not provided, the charterer has undertaken to pay the shipowner for dead freight: the difference between the guaranteed volume of transportation and the freight rates actually provided at the freight rates agreed in clause 5 of the supplementary agreement.

According to the Claimant, in 2018 the Defendant did not provide a guaranteed volume of cargo, therefore, LLC “P.Transko” was charged with dead freight and interest for the use of other people’s funds. At the same time, the Claimant claims that the ships for loading were submitted within the framework of the concluded agreement.

Ruling of the court: the Commercial court of the Vologda Region satisfied the claims of LLC “P.TransKo” in part, collecting from PJSC “Severstal” 15 511 983 rubles. 85 kopecks, of which: 14 643 125 rubles. dead freight arrears.

The court concluded that the Claimant had abused his rights and behaved in bad faith, aimed at receiving “double payment for not rendered services”. In confirmation of the fulfillment of obligations to submit courts under the agreement, the Claimant presented to the court 120 notices of readiness, submitted to the Respondent. The court found only 4 out of 120 really confirming the fulfillment of the Claimant’s obligations. On the basis of these four Notices, the Court decided to partially satisfy the claims.

Commentary: the decision in the case is of interest from the point of view of a detailed analysis by the court of the reasons for which the court came to the conclusion about the plaintiff’s unfair behavior and partial satisfaction of the claim.

In particular, the court concluded that the notices of readiness provided by the Claimant were only formal in nature. At the same time, the court established that the Respondent had provided the Claimant with a notice in advance (in November 2017) that no applications for the carriage of goods in 2018 would be submitted. At the same time, the plaintiff, already in April 2018, entered into a new agreement with another company for the carriage of goods, but made calls to the port of Cherepovets to submit formal notices of readiness under an agreement with PJSC Severstal. At the same time, the court indicated that the vessels stood for some time in the port of Cherepovets and then left for other ports for loading under the new contract of the Claimant.

In the decision, the court noted that when entering the port of Cherepovets, only in 7 cases out of 140 was the purpose indicated – for loading, in the rest the goals were not related to loading. In addition, the loading schedule under the new contract was in clear contradiction with the planned provision of services under the contract with PJSC Severstal; according to separate notes, the ships left the port of Cherepovets before the lay time began.

It is impossible not to note the detailed analysis by the court of the issue of abuse of rights in the recovery of dead freight by the Claimant. The court rightly noted that dead freight is not a measure of responsibility, nor a form of compensation for damages (the Respondent argued for a reduction in the amount under the forfeit rules, and also referred to the rules on loss of profits, trying to transfer the subject of proof in cases of damages

to the present dispute). The court rejected these arguments.

Indeed, the so-called dead freight can hardly be recognized as a measure of liability, since it is agreed by the parties not as liability for breaches of the obligation, but in fact as remuneration for the provision of the ship's cargo capacity. In this case, the party that has not provided the guaranteed volume is not considered to have failed to fulfill the obligation. Dead freight is indeed aimed at compensating the shipowner for lost profits, but is exclusively of a contractual nature, the Claimant is not obliged to prove the same circumstances as

in cases of recovery of lost profits (wrongful act, loss, causation).

At the same time, since dead freight is intended to compensate for lost profits caused by incomplete use of the vessel, the existence of two parallel mutually exclusive obligations of the shipowner to provide the vessel should exclude the payment of dead freight, otherwise, the Claimant receives unjust enrichment, or, as the court of first instance indicated, double payment.

At the time of publication of the issue, the case is pending appeal. The next hearing is scheduled for March. ■

«Ядерный» отказ в аресте судна

Определение Арбитражного суда Приморского края от 25 ноября 2020 г. по делу № А51-18495/2020 (ФГУБ «Морспасслужба» v ОАО «Концерн АСПОЛ-БАЛТИК» и NWS 5 Balt Shipping Co. Ltd.)

Факты: в ноябре 2020 г. судно «Василий Шукшин» с опасным радиоактивным грузом (обогащенный уран) на борту возвращалось в РФ из Южной Кореи в связи с исключительными мерами, принятыми корейскими и российскими властями по причине обнаружения COVID-19 у членов экипажа. При подходе к территориальным водам РФ оно потеряло ход и легло в дрейф, подав сигнал бедствия ввиду невозможности дальнейшего движения из-за нехватки топлива.

После успешного окончания спасательной операции по аварийной буксировке судна к рейду порта «Восточный» Морспасслужба обратилась в арбитражный суд с требованием об аресте судна и груза на судне в обеспечение требования о взыскании спасательного вознаграждения в размере 500 000 евро. Морспасслужба ссылалась на отсутствие информации о владельце груза, на отказ судовладельца и грузовладельца предоставить какое-либо обеспечение требований спасателя и наличие у него морского требования, обеспеченного морским залогом.

Судебные акты: Арбитражный суд Приморского края отказал в удовлетворении требования Морспасслужбы о принятии предварительных обеспечительных мер.

Прежде всего, суд отметил, что подписанный договор по форме LOF2020 подчинял правоотношения сторон праву Англии, а все споры относил к компетенции арбитражного суда в г. Лондоне.

Отказывая в удовлетворении требования, суд учел три важных обстоятельства. Во-первых, предварительный расчет вознаграждения спасателя, на который ссылалась Морспасслужба как на одно из оснований для ареста судна, не был направлен в адрес судовладельца и оператора судна. Во-вторых, «Концерн Аспол-Балтик» представил гарантийное письмо об оплате вознаграждения спасателя, что свидетельствует об отсутствии намерения ответчиков уклониться от исполнения своих обязательств, равно как

и неподписание акта окончания спасательной операции капитаном судна.

Наконец, суд подчеркнул, что арест судна невозможен по причине опасных характеристик находящегося на нем груза и неадекватности принимаемых мер по отношению к возможному причинению вреда окружающей среде.

Комментарий: российская судебная практика весьма скудна в отношении ареста морских судов. Российские суды традиционно редко применяют обеспечительные меры, а предварительные обеспечительные меры (к тому же в виде специальной меры – ареста судна) – еще реже, что обуславливает крайне небольшое число случаев, когда лица обращаются к механизму ареста судна. Среди них случаев, когда сторона заявляет об аресте судна, подавляющее большинство.

Дело является примечательным как по своей фактологической составляющей, так и с точки зрения правоприменения в области ареста морских судов и в определенном смысле может быть признано даже практикообразующим.

Во-первых, российская судебная практика ранее не сталкивалась со случаями требований об аресте судна, транспортирующего радиоактивные опасные грузы.

Во-вторых, обстоятельства дела отлично иллюстрируют проблемы, с которыми могут столкнуться судовладельцы при перевозке грузов в результате воздействия COVID-19.

В-третьих, в подавляющем большинстве случаев отказные судебные акты на нескольких листах включают в себя стандартные, заранее заготовленные фразы, сводящиеся к констатации отсутствия доказательств невозможности или затруднительности исполнения судебного акта и (или) иных требований АПК РФ и КТМ РФ для успешного ареста судна¹.

¹ См. для сравнения: определение Арбитражного суда г. Санкт-Петербурга и Ленинградской области о приня-

Рассматриваемое же определение Арбитражного суда Приморского края об отказе в аресте судна на целых 15(!) листах (что не часто бывает даже в случае окончательных судебных решений) дает подробное описание не только обстоятельств дела, но и позиций сторон, а также подробных мотивов, почему суд пришел к выводу об отказе в аресте судна. В совокупности эти особенности делают судебный акт не только абсолютно нестандартным для такой категории дел, но и чуть ли не беспрецедентным в области ареста судов.

Примечательно, что ответчики отреагировали очень быстро и направили на следующий день после подачи заявления об аресте судна отзыв на заявление. Это нестандартный прием, который далеко не всегда срабатывает, поскольку заявление об аресте должно быть рассмотрено не позднее следующего рабочего дня. Сама по себе процедура рассмотрения заявления об обеспечении иска не предусматривает представления ответчиком каких-либо возражений на него (в качестве мер реагирования закон допускает ходатайство об отмене обеспечения и обжалование в апелляционном порядке), а на практике такие возражения редко попадают на стол судье (тем более, если они поданы в тот же день, когда судья обязан рассмотреть вопрос об обеспечении иска). Однако в рассматриваемом случае, судя по содержанию судебного акта, такая стратегия дала свои результаты и помогла суду вынести достаточно качественно мотивированный судебный акт.

В качестве аргументов для отказа в аресте судна ответчик ссылался на отсутствие обращения заявителя к нему с конкретными требованиями, а также на злоупотребление правом заявителем, направленное на оказание давления при ведении переговоров по определению стоимости аварийной буксировки, когда он дополнительно проинформировал ответчика о том, что груз принадлежит Росатому. Ответчик посчитал, что заявителю следовало обратиться с предложением по определению размера вознаграждения спасателя на основании критериев, установленных КТМ РФ (и оно, по его мнению, составляет около 9000 долл. США), а не с требованием об аресте судна.

В настоящем комментарии мы не будем давать оценку обстоятельствам, связанным с существом

спора, и самой спасательной операции (по всей вероятности, и не сможем, поскольку спор, если и будет рассматриваться, то не в российском суде), ограничившись лишь вопросами ареста судна применительно к заявленному морскому требованию.

Представляется, что важнейшую роль в этом деле сыграл характер груза, перевозимого на судне. Как указал ответчик в своих пояснениях, на судне находились 180 т обогащенного урана, длительное хранение которых на судне может повлечь экологическую катастрофу. Так, суд принял во внимание возможные негативные последствия с учетом степени опасности размещенного на судне груза и возможности его длительного хранения в условиях сухогруза. В то же время, похоже, что суд не принял такие аргументы, как возможные штрафы и неустойки за нарушение сроков поставки груза, сконцентрировавшись на публичном интересе в охране окружающей среды, жизни и здоровья людей.

Думается, что с учетом характера груза по существу спора ответчик мог бы попытаться защищаться доводами о заключении договора под влиянием опасности на фоне несправедливых договорных условий и чрезмерно завышенной платы.

Отдельный интерес вызывает также попытка переложить вину за нехватку топлива на бездействовавшие береговые службы, что якобы стало причиной сложившейся ситуации. Однако первоначальной причиной, скорее всего, послужила непредусмотрительность судовладельца, проявившаяся в исключительных обстоятельствах «отмены» рейса и вынужденного возвращения судна.

Критически можно отнестись к позиции суда относительно заявленного размера спасательного вознаграждения с учетом фактических обстоятельств, поскольку предварительная обеспечительная мера является срочной по своему характеру и не требует полного описания и подтверждения на стадии ее принятия.

Несмотря на подробно изложенные мотивы отказа в аресте судна, все же нельзя не заметить, что много внимания уделено исследованию вопроса уклонения ответчика от добровольного удовлетворения требования, в то время как ключевое значение принадлежит не субъективному отношению лица к требованию, а его объективной финансовой ситуации или иным обстоятель-

тии предварительных обеспечительных мер от 23 ноября 2016 г. по делу № А56-80864/2016.

ствам, очевидно, свидетельствующим о невозможности исполнения решения суда. Например, как бы необходимо было действовать, если бы судно являлось бы единственным имуществом должника и не было бы возможно перегрузить груз ввиду его характера для принудительной реализации судна?

Из публично доступного текста судебного акта можно сделать следующие основные выводы, которые могут быть использованы практиками.

Вывод 1: оперативное представление возражений может способствовать избежанию ареста судна и помочь суду тщательно обосновать отказное определение, а также более детально подойти к вопросу определения соответствия заявления об аресте критериям для его удовлетворения. Например, представив доказательства стоимости услуг или имущества, ответчик может показать отсутствие такого критерия, как несоразмерность ареста. Либо он может продемонстрировать, что не намерен скрываться от исполнения решения суда и готов к конструктивной кооперации.

Вывод 2: наличие опасного груза на борту может использоваться как «щит» от ареста судна и создать непреодолимый барьер для удовлетворения заявления об аресте судна, обусловленный экологической безопасностью неопределенного круга лиц. Представляется, что такой аргумент может быть действенным, даже если все иные критерии для ареста судна являются удовлетворительными для суда. Иными словами, наличие реально опасного груза, с одной стороны, с высокой долей вероятности предопределяет спасательный характер подобной буксировки ввиду возможной экологической катастрофы, но, с другой стороны, делает по этой же причине и невозможным арест судна (или как минимум затруднительным до тех пор, пока груз не будет выгружен и перестанет создавать угрозу безопасности). С другой стороны, не каждый опасный груз может вызвать у судьи субъективное ощущение экологической катастрофы, как груз обогащенного урана.

Вывод 3: вероятно, что суд также расценил корреспонденцию между сторонами спора и встречное предложение ответчика в размере 9000 долл. США как факты, свидетельствующие об отсутствии у него намерения скрываться от исполнения возможного судебного акта. Представляется, что подобное конструктивное поведение может быть действенным стратегиче-

ским ходом вне зависимости от спора о размере требования или характере возмещения, ввиду ценности самой позиции и поведения стороны в контексте возможности исполнения судебного акта по существу.

Морспасслужба подала апелляционную жалобу на отказ в наложении ареста на судно и груз, которая не была удовлетворена Пятым арбитражным апелляционным судом. В качестве аргументов апелляции Морспасслужба ссылалась на «незаконность пояснений ответчика» и затягивание разрешения вопроса судом до поступления пояснений ответчика, по всей вероятности, обосновывая свою позицию тем, что заявление должно рассматриваться единолично и без вызова сторон. Морспасслужба также указала, что для ареста судна следует доказать лишь наличие морского требования и принадлежность судна (однако судебная практика единообразна на этот счет и уже давно придерживается позиции необходимости обязательного соблюдения требований российского процессуального законодательства, что и отметил суд апелляционной инстанции). Заявитель также обратил внимание на то, что гарантийное письмо ответчика касалось лишь вопроса буксировки и что безопасность груза обеспечивалась его надлежащей упаковкой на борту судна.

Суд апелляционной инстанции отметил, что заявитель не направлял каких-либо определенных требований, подкрепленных обоснованным расчетом, в адрес ответчиков, что, вместе с обстоятельством выдачи гарантийного письма, не может свидетельствовать о намерении уклониться от исполнения судебного решения, равно как и отказ капитана судна подписать акт окончания спасательной операции.

Особый интерес представляет следующий процессуальный аспект: мотивы отклонения судом апелляционной инстанции довода заявителя о предоставлении возможности ответчику раскрыть свою позицию по заявлению о принятии предварительных обеспечительных мер. Суд отклонил этот довод, сославшись на то, что сам заявитель представил возражения на позицию ответчика до вынесения судом первой инстанции определения. Таким образом, суд оценил довод не как нарушение процедуры рассмотрения вопроса о принятии обеспечительных мер, а как возможное нарушение принципа состязательности (которого, как отметил суд, нет). Вместе с тем суд апелляционной инстанции

согласился с доводом заявителя о значительном временном промежутке между моментом подачи заявления о предварительных мерах и его регистрацией, которая, по мнению заявителя, стала своеобразным «извещением» сторон и позволила ответчикам проявить активность и представить отзыв. Однако, отклоняя этот довод как не повлиявший принципиально на правильность судебного акта, суд подчеркнул, что «в действующем процессуальном законодатель-

стве отсутствуют положения, принципиально исключающие принятие, рассмотрение и анализ возражений ответчика в рассматриваемой ситуации до вынесения соответствующего определения». Таким образом, суд подтвердил и, по сути, поощрил возможность активного поведения стороны на стадии до вынесения судебного акта по заявлению о принятии предварительных обеспечительных мер, что лишь подкрепляет вывод 1 (см. выше). ■

“Nuclear” Refusal to Arrest the Vessel

Ruling of the Commercial Court of the Primorsky Territory dated November 25, 2020 in case No. A51-18495/2020 (FSUE Morspasluzhba v OJSC Concern ASPOL-BALTIC / NWS5 Balt Shipping Co. Ltd.)

Facts: in November 2020, the m/v Vasily Shukshin with a dangerous radioactive cargo (enriched uranium) on board was returning to the Russian Federation from South Korea due to exceptional measures taken by the Korean and Russian authorities due to the detection of COVID-19 in the crew. When approaching the territorial waters of the Russian Federation, it lost its speed and drifted, giving a distress signal due to the impossibility of further movement due to lack of fuel.

After the successful completion of the rescue operation for emergency towing of the vessel to the roadstead of the port “Vostochny”, the Morspasluzhba applied to the commercial court with a demand to arrest the vessel and cargo on the vessel in securing the claim for the recovery of a salvage fee in the amount of 500,000 euros. The Morspasluzhba referred to the lack of information about the owner of the cargo, the refusal of the ship owner and the cargo owner to provide any security for the requirements of the rescuer and the presence of a maritime claim secured by a maritime lien.

Rulings of the courts: the Commercial Court of Primorsky Region refused to satisfy the request of the Morspasluzhba to take preliminary interim measures.

First of all, the court noted that the signed agreement in the form LOF2020 subordinated the legal relationship of the parties to the law of England, and in all disputes referred to the competence of the arbitration in London.

In refusing to satisfy the claim, the court took into account three important circumstances.

Firstly, the preliminary calculation of the salvor’s remuneration, which the Morspasluzhba referred to as one of the grounds for the arrest of the vessel, was not sent to the address of the ship owner and the vessel operator.

Secondly, Aspol-Baltic provided a letter of guarantee on payment of the salvor’s remuneration, which indicates that the defendants did not intend to evade the fulfillment of their obligations, as well as that the captain of the vessel did not sign the act of ending the salvage operation.

Finally, the court emphasized that the arrest of the vessel is impossible due to the dangerous characteristics of the cargo on it and the adequacy of the measures taken in relation to the possible damage to the environment.

Commentary: Russian jurisprudence is very scarce with regard to the arrest of sea vessels. Traditionally, Russian courts rarely apply interim measures, and preliminary interim measures (moreover, in the form of a special measure – arrest of a vessel) are even less common, which leads to those rare cases when persons turn to the mechanism of arrest of a vessel. In the same cases when a party claims the arrest of a vessel, the overwhelming majority.

The case is very remarkable both in terms of its factual background and from the point of view of law enforcement in the field of the seizure of sea vessels, and in a certain sense it can even be recognized as practical.

First, the Russian judicial practice has not previously encountered cases of demands for the arrest of a ship transporting radioactive dangerous goods.

Secondly, the circumstances of the case perfectly illustrate the problems that ship owners can face when transporting goods as a result of the impact of COVID-19.

Thirdly, in the overwhelming majority of cases, refusal judicial acts on several sheets include standard prepared phrases, which boil down to a statement of the absence of evidence of the impossibility or difficulty of executing a judicial act and / or other requirements of the Commercial Procedure Code of

the Russian Federation and the Merchant Shipping Code of the Russian Federation for the successful arrest of the vessel¹.

The considered ruling of the Commercial Court of the Primorsky Territory on the refusal to arrest the vessel on as many as 15(!) pages (which does not often happen even in the case of final judicial acts) gives a detailed description of not only the circumstances of the case, but also the position and arguments of the parties, as well as detailed reasons why the court concluded that it refused to arrest the vessel. Taken together, these features make a judicial act not only absolutely non-standard for such a category of judicial acts, but also almost unprecedented in the field of arrest of courts.

It is noteworthy that the defendants reacted very quickly and sent a response to the application the next day after the filing of the application for the arrest of the vessel. This is not a standard technique, which does not always work, since the arrest application must be considered no later than the next working day. By itself, the procedure for considering an application for securing a claim does not provide for the defendant to present any objections to it (as a response, the law allows a petition to cancel the security and appeal on appeal), and in practice, such objections rarely reach the judge's table (especially if they are filed on the same day when the judge is obliged to consider the issue of securing the claim). However, in the case under consideration, judging by the content of the judicial act, such a strategy yielded results and helped the court to deliver a sufficiently well-reasoned judicial act.

As arguments for refusing to arrest the vessel, the defendant referred to the applicant's lack of appeal to him with specific requirements, as well as the abuse of the applicant's right aimed at exerting pressure in negotiations to determine the cost of emergency towage, additionally informing that the cargo belongs to Rosatom group. The defendant considered that the applicant should have applied with a proposal to determine the amount of the salvor's remuneration based on the criteria established by the Merchant Shipping Code of the Russian Federation, which, in his opinion, is about USD 9,000, and not with a demand to arrest the vessel.

¹ Cf. the ruling of the Commercial Court of the city of St. Petersburg and the Leningrad Region on the adoption of preliminary interim measures of November 23, 2016 in case No. A56-80864/2016.

In this commentary, we will not assess the circumstances related to the essence of the dispute and the rescue operation itself (in all likelihood, we will not be able, since the dispute, if it is considered, it will not be in the Russian court), limiting ourselves only to the issues of the arrest of the ship in relation to the declared sea requirement.

It seems that the nature of the cargo transported on the ship played the most important role in this matter. As the defendant pointed out in his explanations, the ship was carrying a cargo of 180 tons of enriched uranium, the long-term storage of which on the ship could lead to an environmental disaster. Thus, the court took into account the possible negative consequences, taking into account the degree of danger of the cargo placed on the ship and the possibility of its long-term storage in the conditions of a dry cargo ship.

At the same time, it seems that the court did not accept such arguments as possible fines and penalties for violating the delivery time of the goods, focusing on the public interest in protecting the environment, life and health of people.

It seems that, taking into account the nature of the cargo, the essence of the dispute, the defendant could try to defend himself by arguments about the conclusion of a contract under the influence of danger against the background of unfair contractual conditions and excessively high fees.

Of particular interest is the attempt to shift the "blame" for the lack of fuel to the inactive coastal services, which allegedly became the cause of the situation. However, the initial reason, most likely, was a combination of the owner's lack of foresight caused by an exceptional circumstance – the "cancellation" of the voyage and the forced return of the ship.

It is possible to take a critical attitude to the position of the court regarding the declared amount of the salvage compensation, taking into account the factual circumstances, since the preliminary interim measure is supposed to be urgent in nature and basically does not require a full description and confirmation at the stage of taking such measures.

Despite the detailed reasons for refusing to arrest the ship, one cannot fail to notice that much attention has been paid to investigating the issue of the defendant's evasion from voluntarily satisfying the claim, while the key importance should be not the subjective attitude of the person to the claim, but his objective financial situation or other

circumstances, obviously, indicating the impossibility of executing the court decision. For example, how would it be necessary to act if the ship were the only property of the debtor, and it would not be possible to overload the cargo due to its nature for the forced sale of the ship.

From the publicly available text of the judicial act, the following main conclusions can be drawn that can be used by practitioners.

Learning point No. 1: In certain conditions prompt filing of objections may be of a help to avoid the arrest of the vessel and help the court to carefully justify the refusal determination, as well as to more carefully approach the question of determining whether the seizure request meets the criteria for its satisfaction. For example, by providing evidence of the value of services or property, the defendant may show that there is no such criterion as disproportionate arrest. Alternatively, to show that the defendant does not intend to hide from the execution of the court decision and is ready for constructive cooperation.

Learning point No. 2: The presence of dangerous cargo on board can be used as a “shield” against the arrest of a ship and become an insurmountable barrier to satisfying the application for the arrest of a ship due to the environmental safety of an indefinite circle of persons. It seems that such an argument can be valid even if all other criteria for the arrest of a ship are satisfactory for the court.

In other words, the presence of a really dangerous cargo, on the one hand, with a high degree of probability predetermines the salvage nature of such towing in view of a possible environmental disaster, but, on the other hand, makes it impossible for the same reason to arrest the ship (or at least difficult until then, until the cargo is unloaded and does not pose a security threat). On the other hand, not every dangerous cargo can cause a judge to feel a subjective feeling of an ecological catastrophe, like a cargo of enriched uranium.

Learning point No. 3: it is likely that the court also regarded the correspondence between the parties to the dispute, as well as the counter-offer of the defendant in the amount of USD 9,000, as evidence of his lack of intention to hide from the execution of a possible judicial act. It seems that such constructive behavior can be an effective strategic move regardless of the dispute about the amount of the claim or the nature of the compensation, but in view of the value of the position itself and the behavior of the party in the context

of the possibility of executing the judicial act on the merits.

The Marine Rescue Service (MRS) filed an appeal against the refusal to seize the ship and cargo, which was not satisfied by the Fifth Commercial (Arbitrazh) Appellate Court. As the arguments of the appeal, the MRS referred to the “illegality of the respondent’s explanations” and the delay in resolving the issue by the court until the respondent’s explanations were received, in all likelihood, justifying the fact that the application should be considered by judge sitting alone and without summoning the parties. The MRS also pointed out that in order to arrest a vessel, only the existence of a maritime claim and the ownership of the vessel must be proved (however, the case law has been uniform in this regard for a long time and adheres to the position of the necessity of compulsory compliance with the requirements of Russian procedural legislation, which was noted by the court of appeal). The Claimant also noted that the respondent’s letter of guarantee concerned only the issue of towing and that the safety of the cargo was ensured by its proper packing on board of the ship.

The appellate court noted that the Applicant did not send any specific requirements, supported by a reasonable calculation, to the respondents which, together with the fact that the letter of guarantee was issued, could not indicate an intention to evade the execution of the court decision, as well as the refusal of the ship’s captain to sign the certificate on completion of a rescue operation.

The following procedural aspect is of particular interest. Namely, the reasons for the rejection by the court of appeal of the applicant’s argument to provide the respondent with an opportunity to reveal its position on the application for the adoption of interim measures. The court dismissed this argument, referring to the fact that the applicant itself had raised objections to the respondent’s position before the court of the first instance issued the ruling. Thus, the court assessed the argument not as a violation of the procedure for considering the issue of taking interim measures, but as a possible violation of the adversarial principle (which, as the court noted, does not exist).

At the same time, the appellate court agreed with the applicant’s argument about a significant time interval between the moment of filing an application for preliminary measures and its registration (which, according to the applicant, became a kind of “notification” of the parties and

allowed the respondents to be active and submit a response). However, rejecting this argument as not fundamentally affecting the correctness of the judicial act, the court emphasized that *“there are no provisions in the current procedural legislation that fundamentally exclude the acceptance, consideration and analysis of the respondent’s objections in the*

situation under consideration, prior to the issuance of an appropriate determination”. Thus, the court confirmed and, in fact, encouraged the possibility of proactive behavior of the party at the stage before the adjudication of the judicial act on the application for preliminary interim measures, which only reinforces Conclusion 1 above. ■

Большой корабельный бум

Решение Арбитражного суда Краснодарского края от 20 ноября 2020 г. по делу № А32-22897/2020 (ЧАО «СК «Украинская страховая группа»» v Post Holding Assets Ltd.)

Факты: 8 сентября 2018 г. на участке № 2 акватории морского порта Кавказ Краснодарского края произошло последовательное столкновение находившегося на ходу судна “Petra star” (порт приписки Панама) с четырьмя стоявшими на якоре судами, в результате чего все суда получили повреждения корпуса: судно “Petra star” (сухогруз), судно “Svetoslava” (сухогруз), судно “INCE HAMBURG” (сухогруз), судно “CHALSI” (сухогруз), судно «ВОЛГО-БАЛТ 213» (сухогруз). В столкновении также участвовали несамоходный понтон «БК-1» и буксир «Норд».

Истец ЧАО «СК «Украинская страховая группа»» – страховщик судна “Svetoslava” по договору с компанией Binarta Corporation, фрахтователем судна “Svetoslava” по договору тайм-чартера, – обратился в суд с иском к оператору судна “Petra star” ООО «ЛИНТЕР» и судовладельцу – компании Post Holding Assets Ltd. – о взыскании солидарно убытков в размере 50 383,92 евро и 55 850 украинских гривен. Иск предъявлен по месту причинения убытков.

В результате вышеуказанного столкновения судна “Petra star” с судном “Svetoslava” последнему были причинены повреждения, вызвавшие необходимость постановки судна в ремонт для устранения этих повреждений. В порядке суброгации к истцу, как страховщику, выплатившему страховое возмещение, перешли права на возмещение тех убытков от столкновения, которые истец понес в связи со страховым случаем и выплатой страхового возмещения судовладельцу т/х “Svetoslava”.

В качестве третьего лица, не заявляющего самостоятельных требований относительно предмета спора, привлечено СПАО «Ингосстрах» (страховщик судна “Petra star”). Судовладелец т/х “Svetoslava” – компания YUG-DNIPROTRANS LLC (г. Херсон) – к участию в деле не привлечен.

Объединение с делом № А32-37573/2020. В то же время в рамках другого дела (№ А32-

37573/2020) компания Post Holding Assets Ltd. (судовладелец т/х “Petra Star”) обратилась с иском о взыскании убытков к владельцам несамоходного понтона «БК-1» и буксира «Норд»: с ООО «БК Шиппинг» – 67 205,25 долл. США убытков (4 945 291,60 руб.), с ООО «Еврохим» – 67 205,25 долл. США убытков (4 945 291,60 руб.) (после уточнения исковых требований). Судовладелец т/х “Svetoslava” – компания YUG-DNIPROTRANS LLC (г. Херсон) – привлечен в качестве третьего лица.

По делу приняты обеспечительные меры в виде установления запрета ответчику отчуждать и обременять судно «БК-1», осуществлять регистрационные действия по передаче права собственности, обременении в Государственном судовом реестре в отношении судна «БК-1».

В рамках обоих дел компанией Post Holding Assets Ltd. заявлены ходатайства об объединении дел в одно производство.

Ходатайства были мотивированы тем, что дела связаны между собой по основаниям возникновения заявленных требований и представленным доказательствам, поскольку в столкновении т/х “Petra star” и т/х “Svetoslava” участвовали четыре судна: буксир «Норд», понтон «БК-1», т/х “Petra star” и т/х “Svetoslava”. Участники обоих дел приводят доводы о причастности каждого из четырех судов к столкновению и о частичной виновности в столкновении каждого из четырех судов и, соответственно, каждого из четырех владельцев судов – участников столкновения. В рамках обоих дел суды первой инстанции отказали в удовлетворении ходатайства.

На определение об отказе в объединении дел, вынесенному по второму делу (№ А32-37573/2020), была подана апелляционная жалоба, от которой впоследствии истец отказался, вероятно, в связи с вынесением до судебного заседания в суде апелляционной инстанции решения по первому делу.

Суд апелляционной инстанции, рассмотрев апелляционную жалобу на отказ в объединении по первому делу (№ А32-22897/2020), указал, что не усматривает конкуренции требований, заявленных в рамках дел, рассмотрение которых в отрыве друг от друга может привести к принятию противоречивых судебных актов. Учитывая, что оба спора не связаны между собой по предмету и основаниям возникновения, составы лиц, участвующих в деле, не идентичны, объединение дел не будет соответствовать цели процессуальной экономии и способствовать правильному и быстрому рассмотрению дела. В случае объединения дел в одно производство арбитражный суд должен будет вынести одновременно решение по требованиям обоих истцов к разным ответчикам.

В суде первой инстанции компанией Post Holding Assets Ltd., СПАО «Ингосстрах» также заявлены ходатайства о приостановлении производства по делу № А32-22897/2020 до разрешения дела № А32-37573/2020, в удовлетворении которых также было отказано.

Судебный акт: Арбитражным судом Краснодарского края искивые требования удовлетворены в полном объеме. Из заключения Ространснадзора, в компетенцию которого входит установление причин, вызвавших аварийный случай, следует, что столкновение произошло не случайно, не вследствие непреодолимой силы и что Ространснадзором установлены причины столкновения, свидетельствующие о том, что столкновение находившегося на ходу т/х “Petra star” со стоявшими на якоре судами “INCE HAMBURG”, “Svetoslava”, “ВОЛГО-БАЛТ 213” произошло по вине т/х “Petra star”.

Учитывая, что уполномоченный на расследование аварий морских судов компетентный государственный орган установил отсутствие обстоятельств, которые, в силу положений ч. 1 ст. 311 КТМ РФ, могут исключать ответственность ответчиков и свидетельствуют о наличии вины их судна в столкновении (ст. 312 КТМ РФ), суд установил, что ответчики являются лицами, несущими ответственность за те убытки, которые были понесены страхователем т/х “Svetoslava” в результате столкновения с этим судном т/х “Petra star” 8 сентября 2018 г.

Комментарий: данное дело интересно с точки зрения разрешения вопроса об определении круга участников столкновения и установления вины судов, участвовавших в столкновении.

Согласно ст. 312 КТМ РФ в случае, если столкновение судов произошло по вине одного из судов, убытки несет тот, по чьей вине произошло столкновение. Согласно ч. 1 ст. 313 КТМ РФ в случае, если столкновение произошло по вине двух или более судов, ответственность распределяется соразмерно степени вины, а в случае невозможности установления степени вины – поровну. Согласно ст. 315 КТМ РФ ни одно из участвовавших в столкновении судов не предполагается виновным, если не доказано иное.

Позиция ответчиков по настоящему делу сводилась к тому, что помимо судов истца и ответчика в столкновении также участвовали понтон «БК-1» и буксир «Норд» (к судовладельцам указанных судов ответчиком предъявлен самостоятельный иск в рамках дела № А32-37573/2020).

Судом первой инстанции вопрос о круге участников столкновения, как видится, оставлен без разрешения. При этом суд первой инстанции касается данного вопроса, указав, что до столкновения с т/х “Svetoslava” т/х “Petra Star” успел совершить столкновение с судами “INCE HAMBURG” и “CHALSI”, однако их ответчик участниками столкновения не считает. В связи с этим остается открытым вопрос: должен ли суд при разрешении подобных споров определять круг участников столкновения? Представляется, что это является обстоятельством, имеющим значение для дела, поскольку в противном случае невозможно определить степень вины каждого судна в столкновении, а соответственно, и оценить ответственность.

Компанией Post Holding Assets Ltd. было заявлено ходатайство о назначении судебной экспертизы по делу с постановкой вопросов о причинах столкновения, о допущенных каждым из судов (включая понтон «БК-1» и буксир «Норд») нарушениях, степени влияния допущенных нарушений на столкновение судов т/х “Petra star” и т/х “Svetoslava”. В удовлетворении ходатайства было отказано.

Настоящее дело является одним из примеров разбирательств, где суды придают ключевое значение заключениям Ространснадзора как доказательствам, имеющим определяющий вес для разрешения дела. Из текста судебного акта следует, что заключение Ространснадзора фактически является единственным доказательством, на котором основан вывод суда о вине судна “Petra star” в столкновении.

Отказ в назначении судебной экспертизы мотивирован тем, что установление причин столкновения судов возложено на Ространснадзор, заключение которого является допустимым доказательством, а ссылка ответчика на наличие также вины т/х "Svetoslava" отклонена, как противоречащая вышеназванному заключению.

В качестве еще одного основания, которым суд мотивировал отказ в удовлетворении ходатайства о назначении экспертизы, названо то обстоятельство, что судовладельцы понтона «БК-1» и буксира «Норд» не привлечены к уча-

стию в деле, в то время как указанные лица являются ответчиками по делу, в ходатайстве об объединении с которым ответчику было отказано.

На момент публикации выпуска ответчиками и третьим лицом поданы апелляционные жалобы; судебное заседание в суде апелляционной инстанции состоялось 8 февраля 2021 г.; в заседании объявлен перерыв до 15 февраля 2021 г. Решение по делу № А32-37573/2020 еще не принято, следующее заседание назначено на 15 февраля 2021 г. ■

Big Ship Boom

Judgement of the Commercial Court of the Krasnodar Territory dated November 20, 2020 in case No. A32-22897/2020 (PJSC IC Ukrainian Insurance Group v Post Holding Assets Ltd.)

Facts: on September 8, 2018, at section No. 2 of the seaport of Kavkaz, Krasnodar Territory of the Russian Federation, there was a sequential collision of the ship “Petra star” (home port of Panama) on the move, with four anchored ships, as a result of which all ships received hull damage: ship “Petra star” (dry cargo ship), ship “Svetoslava” (dry cargo ship), ship “INCE HAMBURG” (dry cargo ship), ship “CHALSI” (dry cargo ship), ship “VOLGO-BALT 213” (dry cargo ship). The non-self-propelled pontoon “BK-1” and the tugboat “Nord” also took part in the collision.

The plaintiff of PJSC IC Ukrainian Insurance Group – the insurer of the ship Svetoslava under an agreement with Binarta Corporation, charterer of the ship Svetoslava under a time charter agreement – filed a lawsuit against the operator of the ship Petra star LLC Linter and to the ship owner – the company Post Holding Assets Ltd. to recover jointly and severally losses in the amount of 50 383.92 Euro and 55 850 Ukrainian hryvnia. The claim was brought at the place where the losses were caused.

As a result of the aforementioned collision of the vessel “Petra star” with the vessel “Svetoslava”, the latter suffered damage, which necessitated the repair of the vessel to eliminate this damage. By way of subrogation, the claimant, as the insurer that paid the insurance indemnity, was transferred the rights to compensation for those collision losses that the claimant suffered in connection with the insured event and the payment of insurance indemnity to the ship owner of the m/v Svetoslava.

SPJSC Ingosstrakh (insurer of the vessel Petra star) was involved as a third party that does not declare independent claims regarding the subject of the dispute. The ship owner of the m/v “Svetoslava” – the company YUG-DNIPROTRANS LLC (Kherson) was not involved in the case.

Consolidation with case No. A32-37573/2020.

At the same time, within the framework of another case No. A32-37573 / 2020, Post Holding Assets

Ltd. (ship owner of m/v Petra Star) filed a claim for damages against the owners of the non-self-propelled pontoon BK-1 and the tug “Nord” – with LLC BK Shipping – USD 67,205.25 losses, 4,945,291.60 rubles, with EuroChem LLC – USD 67,205.25 losses, 4,945,291,60 rubles (after clarification of the claim). The ship owner of the m/v “Svetoslava” – the company YUG-DNIPROTRANS LLC (Kherson), is involved as a third party.

In the case, interim measures were taken in the form of prohibiting the defendant to alienate and burden the BK-1 vessel, to carry out registration actions for the transfer of ownership, encumbrances in the State Register of Shipping in relation to the BK-1 vessel.

Within the framework of both cases, the Post Holding Assets Ltd. company filed petitions to combine the cases into one proceeding.

The petitions were motivated by the fact that the cases were interconnected on the grounds of the claims and evidence presented, since four vessels participated in the collision of m/v Petra star and m/v Svetoslava: tug Nord, pontoon “BK-1”, m/v “Petra star”, m/v “Svetoslava”. The participants in both cases argue that each of the four ships was involved in the collision and that each of the four ships was partially responsible for the collision and, accordingly, each of the four shipowners of the ships participating in the collision. In both cases, the courts of first instance rejected the request.

An appeal was filed against the ruling on the refusal to join the cases in the second case (No. A32-37573/2020), which the plaintiff later refused, probably in connection with the decision on the first case before the court hearing in the court of appeal.

The appellate court, having considered the appeal against the refusal to join in the first case (No. A32-22897/2020), indicated that it does not see any competition between the claims stated in the cases, the consideration of which in isolation from

each other may lead to the adoption of contradictory judicial acts.

Considering that both disputes are not related to each other on the subject and grounds of occurrence, the composition of the persons participating in the case is not identical, the consolidation of cases will not correspond to the goal of procedural economy and contribute to the correct and speedy consideration of the case. If the cases are combined into one proceeding, the arbitral tribunal will have to make a simultaneous decision on the claims of both plaintiffs against different defendants.

In the court of first instance, Post Holding Assets Ltd. and Ingosstrakh Insurance Company also filed petitions to suspend the proceedings pending the resolution of case No. A32-37573/2020, which were also refused.

Ruling of the court: the Commercial court of Krasnodar region satisfied the claims in full. From the conclusion of Rostransnadzor, whose competence is to establish the causes of the accident, it follows that the collision did not happen by accident, not due to force majeure, and that Rostransnadzor established the causes of the collision, indicating that the collision of the m/v "Petra star" with the ships "INCE HAMBURG", "Svetoslava", "VOLGO-BALT 213" at anchor, it was the fault of the m/v "Petra star".

Considering that the competent state body authorized to investigate accidents of sea vessels has established that there are no circumstances that, by virtue of the provisions of Part 1 of Art. 311 of the Merchant Shipping Code of the Russian Federation, may exclude the responsibility of the defendants and indicate the presence of the fault of their vessel in a collision (Art. 312 of the Merchant Shipping Code of the Russian Federation), the court established that the defendants are the persons responsible for the losses incurred by the insured m/v "Svetoslava" as a result of the collision with this vessel m/v "Petra star" 09/08/2018.

Commentary: This case is interesting from the point of view of resolving the issue of determining the circle of participants in the collision and establishing the guilt of the ships involved in the collision.

According to Art. 312 of the Merchant Shipping Code of the Russian Federation in the event that a collision of ships occurred due to the fault of one of the ships, the losses are borne by the one through whose fault the collision occurred. According to

Part 1 of Art. 313 of the Merchant Shipping Code of the Russian Federation, in the event that a collision occurred due to the fault of two or more ships, liability is distributed in proportion to the degree of fault, and if it is impossible to establish the degree of fault, equally. According to Art. 315 of the Merchant Shipping Code of the Russian Federation none of the ships involved in the collision is presumed guilty, unless proven otherwise.

The position of the defendants in the present case was that in addition to the courts of the plaintiff and the defendant, the pontoon "BK-1" and the tug "Nord" also participated in the collision (the defendant filed an independent claim against the shipowners of these vessels in the framework of the case A32-37573/2020).

The court of first instance left the issue of the circle of participants in the collision without permission. At the same time, the court of first instance addresses this issue, indicating that before the collision with m/v "Svetoslava", m/v "Petra Star" managed to collide with the ships "INCE HAMBURG" and "CHALSI", but the respondent did not consider them to be participants in the collision.

In this regard, the question remains open whether the court should determine the circle of participants in the collision when resolving such disputes. It seems that this is a circumstance that is significant for the case, since otherwise it is impossible to determine the degree of guilt of each vessel in the collision, and, accordingly, to determine responsibility. The company Post Holding Assets Ltd. filed a petition for the appointment of a forensic examination in the case with the raising of questions about the causes of the collision, the violations committed by each of the vessels (including the pontoon "BK-1" and the tug "Nord"), the degree of influence of the violations on the collision vessels m/v "Petra star" and m/v "Svetoslava". The request was denied.

The present case is one of the examples where the courts attach key importance to the conclusions of Rostransnadzor, as evidence that has decisive weight for the resolution of the case. It follows from the text of the judicial act that the conclusion of Rostransnadzor is in fact the only evidence on which the court's conclusion about the fault of the Petra star vessel in the collision is based.

The refusal to appoint a forensic examination was motivated by the fact that the establishment of the reasons for the collision of the courts is entrusted to Rostransnadzor, whose conclusion is

admissible evidence, and the defendant's reference to the presence of also the fault of m/v "Svetoslava" was rejected as contradicting the above conclusion.

As another reason, which the court motivated the refusal to satisfy the request for an expert examination, the fact that the shipowners of the pontoon "BK-1" and the tugboat "Nord" were not

involved in the case, while these persons are defendants in the case, the petition for merger with which the defendant was refused. At the time of publication of the issue, the defendants and a third party filed appeals, which have not yet been accepted for proceedings. The decision in case No. A32-37573/2020 has not yet been adopted, the next hearing is scheduled for 15.02.2021. ■

За пользование причалом нужно платить, даже если стороны не подписывали договор

Постановление Пятого арбитражного апелляционного суда от 20 января 2021 г. № 05АП-7848/2020 по делу № А59-1512/2020 (ФГУП «Росморпорт» v ООО «Сахморфлот»)

За пользование причалом нужно платить, даже если стороны не подписывали договор. Кроме того, в деле рассматриваются вопрос содержания услуги по перевозке пассажиров и порядок определения размера стоимости платы за услуги, если в отношении их нет утвержденных тарифов.

Теплоход «Гипанис», принадлежащий ООО «Сахморфлот», осуществлял регулярные пассажирский рейсы по маршруту Петропавловск-Камчатский – Северо-Курильск – Петропавловск-Камчатский. При этом он швартовался у пассажирского причала № 5, принадлежащего Петропавловскому филиалу ФГУП «Росморпорт». «Росморпорт» направлял проект договора на обслуживание судов «Сахморфлоту», но последний от подписания отказался. В итоге «Росморпорт» обратился в суд с иском о взыскании неосновательного обогащения. Суд первой инстанции решил дело в пользу истца, апелляционный суд оставил решение без изменения.

«Сахморфлот» выдвигал следующие возражения.

1. Истцом не представлено доказательств оказания иных услуг, кроме предоставления стоянки у причала № 5.

Довод отклонен со ссылкой на справки о стоянке судна у причала, о количестве перевозимых на судне пассажиров и сменного экипажа, которые, по мнению суда, подтверждают факт оказания услуг ответчику по швартовке и предоставлению морского терминала для обслуживания пассажиров.

2. Оплату услуг по обслуживанию пассажиров должны осуществлять непосредственно пассажиры.

Довод отклонен со ссылкой на Правила морской перевозки пассажиров, утвержденные приказом Минтранса России от 17 июня 2015 г. № 190, согласно которым по договору морской перевозки пассажира перевозчик обязуется оказать в том числе следующие услуги: обеспечение посадки (высадки) на судно, доставку пассажиров к месту стоянки судна в случае необходимости (п. 22 Правил морской перевозки пассажиров). Поскольку инфраструктура пассажирского терминала для безопасной посадки (высадки) пассажиров на судна, проведения досмотровых процедур и других видов контроля предоставляется именно перевозчику, то именно он обязан оплатить в числе прочего стоимость оказанных услуг по предоставлению пассажирского терминала для обслуживания пассажиров.

3. Спорные услуги были оказаны в отсутствие утвержденных органом государственного регулирования тарифов.

Суд указал, что отсутствие в заявленный к оплате период установленных тарифов не освобождает ответчика от исполнения обязательств по оплате оказанных ему услуг. Иной подход противоречит принципу возмездности, препятствует достижению закрепленной в ст. 2 ГК РФ цели осуществления предпринимательской деятельности. В связи с этим суды применили экспертное заключение, выполненное в рамках дела № А59-6154/2018. ■

One Has to Pay for Using the Berth, even if the Parties Have Not Signed an Agreement

*Judgement of the 5th Commercial Court of Appeal dated January 20, 2021
No. 05AP-7848/2020 in case No. A59-1512/2020 (FGUP Rosmorport v LLC Sakhmorflot)*

A company has to pay for using the berth, even if the parties have not signed an agreement. In addition, the case examines the content of the passenger transportation service and the procedure for determining the amount of the cost of payment for services if there are no approved tariffs for them.

The m/v “Guipanis”, owned by LLC Sakhmorflot, carried out regular passenger voyages on the route Petropalovsk-Kamchatsky – Severo-Kurilsk – Petropavlovsk-Kamchatsky. At the same time, it was moored at the passenger berth No. 5, which belongs to the Petropavlovsk branch of FGBU “Rosmorport”. Rosmorport forwarded the draft contract for servicing ships to Sakhmorflot, but the latter refused to sign. As a result, Rosmorport went to court with a claim to recover unjust enrichment. The first instance court ruled in favor of the claimant, while the appellate court upheld the decision.

Sakhmorflot raised the following arguments:

1. The claimant did not provide evidence of the provision of other services, except for the provision of mooring at berth No. 5.

The argument was rejected with reference to certificates of the ship’s mooring at the berth, certificates of the number of passengers and replacement crew transported on the ship, which, in the court’s opinion, confirm the fact of rendering services to the respondent in mooring and providing a sea terminal for serving passengers.

2. Payment for passenger services must be done directly by passengers.

The argument was rejected with reference to the Rules of Carriage of Passengers by Sea, approved by order of the Ministry of Transport dated June 17, 2015 No. 190, according to which, under the contract of carriage of passengers by sea, the carrier undertakes to provide, among other things, the following services: ensuring boarding (disembarking) on the ship, delivering passengers to the ship’s anchorage if necessary (clause 22 of the Rules of Carriage of Passengers by Sea). Since the infrastructure of the passenger terminal for the safe embarkation (disembarkation) of passengers on (from) the vessel, conducting inspection procedures and other types of control is provided to the carrier, it is the carrier who is obliged to pay, among other things, the cost of the services rendered for the provision of the passenger terminal for servicing passengers.

3. The disputed services were rendered in the absence of tariffs approved by the state regulatory body.

The court indicated that the absence of the established tariffs during the declared payment period does not relieve the respondent from fulfilling his obligations to pay for the services rendered to him. A different approach contradicts the principle of retribution, hinders the achievement of the goal of entrepreneurial activity enshrined in Art. 2 of the Civil Code of the Russian Federation. In this regard, the courts applied an expert opinion carried out in the framework of case No. A59-6154/2018. ■

Заявки на буксировку по телефону

Постановление Пятого арбитражного апелляционного суда от 18 января 2021 г. № 05АП-7234/2020 по делу № А51-3969/2020 (ООО «Дальневосточные морские перевозки» v ООО «Восток-Мор-Строй»)

В деле рассматриваются вопрос допустимости подачи предусмотренных договором уведомлений (нотисов, заявок) по телефону, определение момента принятия судна к буксировке, возможность или даже обязанность одностороннего прекращения договора исполнителем в случае невозможности или нецелесообразности его исполнения, а также вопрос признания сделки кабальной.

Между ООО «Дальневосточные морские перевозки» (исполнитель) и ООО «Восток-Мор-Строй» (заказчик) был заключен договор оказания услуг по буксировке, по которому исполнитель обязался по заявке заказчика осуществить морскую буксировку плавкрана «Черноморец-1б» по маршруту порт Петропавловск-Камчатский – порт Владивосток, с использованием морского буксира м/б «Нептуния».

Буксир прибыл в порт Петропавловск-Камчатский 4 ноября 2019 г. и был соединен с плавкраном 5 ноября 2019 г. Из-за неблагоприятных погодных условий капитаном порта Петропавловск-Камчатский не было дано разрешение на выход из порта каравана вплоть до 12 декабря 2019 г., когда сторонами было подписано соглашение о расторжении договора.

Согласно соглашению предоплата в размере 7 000 000 руб., произведенная заказчиком, относится на покрытие затрат исполнителя на мобилизацию буксира и его переход из порта Владивосток в порт Петропавловск-Камчатский. Заказчик дополнительно оплачивает исполнителю 10 500 000 руб. за 35 дней простоя буксира в порту Петропавловск-Камчатский, а также оплачивает демобилизацию буксира в порт Владивосток в размере 5 400 000 руб. В связи с неоплатой указанных сумм исполнитель обратился в суд. Заказчик подал встречный иск о признании соглашения недействительным как кабальной сделки. Суд первой инстанции решил дело в пользу заказчика, апелляционный суд оставил решение без изменения.

Заказчик выдвигал следующие доводы.

1. Конкретные сроки осуществления буксировки сторонами не оговаривались, более того, ответчик не направлял в адрес истца нотис. Именно дата и время, указанные в нотисе, должны считаться началом оказания услуг.

Суд указал, что, исходя из фактически сложившихся отношений сторон, допускалась подача заявок посредством телефонной связи. Указано, что между сторонами неоднократно заключались подобные договоры и по ним заказчик письменных заявок не подавал, при этом оплата услуг производилась и в отсутствие нотиса.

2. Исполнитель не принял плавкран к буксировке.

Довод отклонен со ссылкой на запись из судового журнала о приеме плавкрана 5 ноября 2019 г., а также на акт освидетельствования судна, произведенного РМРС в связи с заявкой ответчика для определения возможности разового перегона по маршруту порт Петропавловск-Камчатский – порт Владивосток на буксире, в заключении которого сказано, что судну может быть разрешен разовый перегон по маршруту со сроком с 6 ноября 2019 г. по 6 декабря 2019 г., и на буксировочное свидетельство от 6 ноября 2019 г., выданное на основании акта.

3. Стоянка буксира в ожидании благоприятных условий должна была происходить не в месте приемки объекта, а в местах укрытия в соответствии с перечнем мест укрытия и портов-убежищ на переходе порт Петропавловск-Камчатский – порт Владивосток от 6 ноября 2019 г., разработанным исполнителем, и поскольку порт Петропавловск-Камчатский отсутствует в этом списке, то и не может рассматриваться в качестве места укрытия.

Данный довод основан на конкретном пункте 3.3 договора, который гласит: «В портах выхода и назначения (порт Владивосток – порт Петропавловск-Камчатский) заказчику дополни-

тельно отводится максимум суммарно 24 часа свободной практики на сдачу / приемку своего объекта. Все время ожидания Судна в портах выхода и назначения свыше указанного времени по причинам, не зависящим от исполнителя, в том числе простой Судна, вызванный по вине заказчика, а также все время ожидания Караваном благоприятной погоды в местах укрытия (вынужденный простой Судна на стоянке) дополнительно оплачиваются Заказчиком по часовой ставке 25 000 руб.».

Суд посчитал, что «исходя из буквального толкования условий договора, заказчик оплачивает простой судна свыше 24 часов по причинам, не зависящим от исполнителя, как в портах выхода и назначения, так и в местах укрытия».

Вывод суда представляется спорным. Текст п. 3.3 договора предусматривает два основания для оплаты простоя: простой в портах свыше 24 часов в ожидании сдачи (приемки) объекта и время ожидания благоприятной погоды в местах укрытия. Поэтому вывод суда о том, что в данном случае имеет место именно простой свыше 24 часов, представляется неочевидным. Как и с погрузкой груза в договорах перевозки, фрахтователь оплачивает простой свыше отве-

денного времени до момента погрузки. После погрузки отсчет стальной или контрстальной времени прекращается.

Но суд привел также дополнительный аргумент для отклонения довода заказчика. Поскольку в соответствии с п. 11 приказа Минтранса России от 19 января 2015 г. № 4 «Об утверждении Обязательных постановлений в морском порту Петропавловск-Камчатский» морской порт является местом убежища для судов в штормовую погоду, переход судна в иное убежище был нецелесообразным.

4. Истец был осведомлен о невозможности осуществления буксировки со второй половины ноября 2019 г., при которой он продолжал стоять в порту Петропавловск-Камчатский и не предпринимал никаких действий по возможному изменению плана перехода.

Суд указал, что договор не наделяет исполнителя правом на принятие самостоятельного решения о прекращении ожидания благоприятных погодных условий или осуществление перегона судна с отклонениями от проекта его перегона, а заказчик таких решений не принимал, несмотря на то что обладал полной информацией о погодных условиях. ■

Towing Orders by Phone

*Judgement of the 5th Commercial Court of Appeal dated January 18, 2021
No. 05AP-7234/2020 in case No. A51-3969/2020 (LLC Far Eastern Sea Transportation v
LLC Vostok-Mor-Stroy)*

The case deals with the issue of the admissibility of submitting the provided by the contract notifications (notices, applications) by phone, the determination of the moment of acceptance of the vessel for towing, the possibility or even the obligation of unilateral termination of the contract by the contractor in case of impossibility or inexpediency of its execution, as well as the issue of recognizing the transaction as bonded.

A contract for the provision of towing services was concluded between Far Eastern Sea Transportation LLC (Contractor) and Vostok-Mor-Stroy LLC (Customer), according to which the Contractor undertook, at the Customer's request, to carry out sea towing of the Chernomorets-16 floating crane at route: Petropavlovsk-Kamchatsky – Vladivostok, using the sea tug boat "Neptunia".

The tug arrived in Petropavlovsk-Kamchatsky on 04.11.2019 and was connected to the floating crane on 05.11.2019. Due to unfavorable weather conditions, the master of Petropavlovsk-Kamchatsky was not given permission to leave the port of the caravan until 12.12.2019. On 12.12.2019 the parties signed an agreement to terminate the contract.

According to the contract the advance payment in the amount of 7,000,000 rubles made by the Customer is used to cover the costs of the Contractor for the mobilization of the tug and its transfer from Vladivostok to Petropavlovsk-Kamchatsky. The Customer shall additionally pay the contractor 10,500,000 rubles for 35 days of idle time for the tug in Petropavlovsk-Kamchatsky, and also pay for demobilization of the tug in Vladivostok in the amount of 5,400,000 rubles. In connection with non-payment of the indicated amounts, the Contractor applied to the court. The Customer filed a counterclaim to invalidate the contract as an enslaving deal. The court of first instance considered the case in favor of the Customer, while the appellate court upheld the decision.

The Customer referred to the following arguments:

1. The parties did not stipulate the specific terms of the towing; moreover, the respondent did not send a notification to the claimant. It is the date and time specified in the Notice that should be considered the beginning of the provision of services.

The court indicated that on the basis of the actual relations between the parties, it was allowed to submit applications by phone. It is indicated that such kind of agreements were repeatedly concluded between the parties, and the Customer did not submit written applications for them, while the payment for services was made even in the absence of a notification.

2. The Contractor did not accept the floating crane for towing. The argument was rejected with reference to an entry from the logbook on the acceptance of the floating crane on 05.11.2019, as well as to the Certificate of Survey of the Ship, issued by the Russian Maritime Register of Shipping, in connection with the respondent's application to determine the possibility of a one-time towing along the route Petropavlovsk-Kamchatsky – Vladivostok, in the conclusion of which it is said that the vessel may be allowed a one-time towing along the route with a period from 06.11.2019 to 06.12.2019, and for a towing certificate dated 06.11.2019, issued on the basis of the Act.

3. Anchorage of the tug in anticipation of favorable weather conditions had to take place not at the place of acceptance of the object, but at the places of shelter in accordance with the list of places of shelter and ports of shelters at the transition from Petropavlovsk-Kamchatsky to Vladivostok dated 06.11.2019, developed by the Contractor, and since Petropavlovsk-Kamchatsky is not on this list, it cannot be considered as a place of shelter.

This argument was based on a specific point 3.3 of the Contract:

"In the ports... (Vladivostok – Petropavlovsk-Kamchatsky), the Customer is additionally given a maximum total of 24 hours of free practice for the delivery / acceptance of his facility. All the waiting time of the Vessel at the ports of departure and destination, over the specified time, for reasons beyond the control of the Contractor, including the vessel's downtime caused by the fault of the Customer, as well as all the time the Caravan waits for favorable weather in the sheltered places (forced idle time of the Vessel in the parking lot), additionally paid by the Customer at an hourly rate of 25,000 rubles".

The court considered that *"based on the literal interpretation of the terms of the contract, the Customer pays for the demurrage of the vessel over 24 hours for reasons beyond the control of the Contractor, both in the ports of exit and destination, and in places of shelter".*

The court's conclusion appears to be controversial. Text of clause 3.3 of the Contract provides for two reasons for payment of downtime – this is an idle time in ports for more than 24 hours while waiting for the delivery / acceptance of the object and the waiting time for favorable weather in sheltered places. Therefore, the conclusion of the court that in this case there is a downtime of more than 24 hours,

it seems unclear. As with the loading of cargo in contracts of carriage, the charterer pays for downtime in excess of the allotted time before loading. After loading, the count of lay or counter-lay time is terminated.

But the court also presented an additional argument to reject the Customer's argument. Since, in accordance with clause 11 of the Order of the Ministry of Transport of Russia dated January 19, 2015 No. 4 "On the Approval of Mandatory Regulations in the Seaport of Petropavlovsk-Kamchatsky", the seaport is a place of refuge for ships in stormy weather, the transition of the vessel to another shelter was not advisable.

4. The plaintiff was aware of the impossibility of towing from the second half of November 2019, during which he continued to stand in Petropavlovsk-Kamchatsky and did not take any action on a possible change in the transition plan.

The court indicated that the Contract does not give the Contractor the right to make an independent decision to stop waiting for favorable weather conditions or to towing the vessel with deviations from the design of its towing, and the customer did not make such decisions, despite the fact that he had full information about the weather conditions. ■

Торговое судно или судно, несущее государственную (правительственную) некоммерческую службу?

Постановление Девятого арбитражного апелляционного суда от 18 января 2021 г. № 09АП-69250/2020 по делу № А40-40737/2020 (ФГБУ «Северное УГМС» в Росморречфлот)

Рассмотрим интересное дело о возможности выведения судов на государственной (некоммерческой) службе из-под понятия торгового мореплавания. Использование судов для государственной (правительственной) некоммерческой службы также может быть отнесено к торговому мореплаванию.

ФГБУ «Северное УГМС» обратилось в Минтранс России с просьбой дать указание сотрудникам Росморречфлота решить вопрос об исключении нескольких научно-экспедиционных и научно-исследовательских судов из Реестра категоризованных объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств. Минтранс России отказал, и «Северное УГМС» обжаловало данное решение в суд.

Суд отказал, указав, что заявитель использует спорные суда в целях, подпадающих под понятие «торговое мореплавание», предусмотренное ст. 2 КТМ РФ, соответственно, данные суда в силу требований подп. «г» п. 11 ст. 1 Федерального закона от 9 февраля 2007 г. № 16-ФЗ «О транспортной безопасности» являются транспортными средствами, в связи с чем у Росморречфлота в данном случае отсутствуют основания для исключения спорных судов из Реестра. Апелляционным судом решение оставлено без изменения.

Заявитель выдвигал следующие доводы.

1. На спорные суда не распространяются требования, установленные Федеральным законом «О транспортной безопасности» ввиду того, что заявитель использует спорные суда для государственной (правительственной) некоммерческой службы, к которой в соответствии с ч. 2

ст. 3 КТМ РФ не применяются правила торгового мореплавания.

Довод отклонен судом, поскольку суда используются для проведения научно-исследовательских работ в области гидрометеорологии и смежных с ней областях, мониторинга загрязнения окружающей среды, что подпадает под понятие деятельности, связанной с торговым мореплаванием согласно ст. 2 КТМ РФ.

Кроме того, в соответствии с Уставом заявителя он может осуществлять приносящую доход деятельность по договорам на возмездной основе, а также одним из видов деятельности, не являющимся основным и соответствующим целям деятельности учреждения, являются перевозка и экспедирование грузов, в том числе опасных, и пассажиров морским транспортном и внутренним водным транспортом.

Как указал заявитель, он использует суда для обеспечения функционирования и жизнедеятельности труднодоступных полярных метеостанций, что предполагает доставку грузов, перевозку пассажиров.

2. В настоящее время заявитель не осуществляет перевозку пассажиров и грузов повышенной опасности.

Как указал суд, у заявителя есть право осуществлять такую деятельность, а сам факт неисполнения в настоящее время этой деятельности не исключает вероятность ее осуществления в будущем. Кроме того, ст. 2 КТМ РФ не исключает возможность использовать суда для иных целей, к которым могут быть применены правила торгового мореплавания, а, сле-

довательно, цели использования судов законом не ограничены.

3. Суда осуществляют государственную (правительственную) некоммерческую службу, а, следовательно, не используются в целях торгового мореплавания.

Суд указал, что закрепление права осуществлять деятельность, приносящую доход, в уставе организации противоречит условию использования судна только для правительственной некоммерческой службы, что исключает возможность применения ч. 2 ст. 3 КТМ РФ. Выполнение работ,

оплачиваемых из средств федерального бюджета, и выполнение государственного задания, согласно законодательству о торговом мореплавании, не являются основанием для отнесения судов к судам, которые используются в интересах правительственной некоммерческой службы. В противном случае все суда, находящиеся в собственности Российской Федерации и закрепленные на вещном праве за организациями, на которые возложена обязанность по выполнению государственного задания, несут правительственную службу. ■

A Commercial Vessel or a Vessel Carrying out a State (Government) Non-commercial Service?

*Judgement of the 9th Commercial Court of Appeal dated January 18, 2021
No. 09АП-69250/2020 in case No. А40-40737/2020 (Federal state budgetary institution (FSBI) "Northern UGMS" v Rosmorrechflot)*

We will consider an interesting case about the possibility of removing ships carrying out the state (non-commercial) service out of the scope of merchant shipping.

The use of ships for governmental non-commercial service can also be attributed to merchant shipping.

FSBI "Northern UGMS" applied to the Ministry of Transport with a request to instruct the employees of Rosmorrechflot to resolve the issue of excluding several scientific expeditionary and research vessels from the Register of categorized objects of transport infrastructure and vehicles. The Ministry of Transport refused and the Northern UGMS appealed this decision to the court.

The court denied the claim, stating that the claimant operates the disputed vessels for purposes falling under the concept of merchant shipping provided for in Art. 2 of the Russian Merchant Shipping Code. Namely, these vessels, fall under the para. 11(g) of Art. 1 of the Federal Law "On Transport Safety", therefore Rosmorrechflot in this case has no grounds for excluding the disputed vessels from the Register. The court of appeal upheld the judgement.

The claimant made following submissions:

1. The disputed ships are not subject to the requirements established by the Law on Transport Safety due to the fact that the applicant uses the disputed ships for the state (government) non-commercial service. According to Art. 3(2) of the Russian Merchant Shipping Code, does not reply to this service.

This submission was rejected by the court, since the vessels are used to carry out research work in the field of hydrometeorology and related areas,

monitoring of environmental pollution, which fall under the activities associated with merchant shipping in accordance with Art. 2 of the Russian Merchant Shipping Code.

In addition, according to the Charter of the claimant, they can carry out business activities under contracts, and one of such activities is the transportation and forwarding of goods, including dangerous ones, and passengers transport and inland waterway transport.

The claimant indicated, he operates ships to ensure the functioning of hard-to-reach polar meteorological stations, which involves delivery of goods, transportation of passengers.

2. Currently, the claimant does not carry out the transportation of passengers and high-risk goods.

As the court pointed out, the applicant is nevertheless entitled to carry out such activities, and the very fact of not carrying out this activity at the present time does not exclude the possibility of its implementation in the future.

Also, Art. 2 of the Russian Merchant Shipping Code does not exclude the possibility of using ships for other purposes to which the rules of merchant shipping may be applied, and therefore, the purposes of using ships are not limited by law.

3. Ships carry out state (government) non-commercial service and, therefore, are not used for merchant shipping.

The court indicated that the consolidation of the right to carry out business activities in the Charter of the organization contradicts the submission of using the vessel only for a governmental non-commercial service preventing the application of the Art. 3(2) of the Merchant Shipping Code of the Russian Federation.

The performance of work paid for from the federal budget and following the state assignment but falling under the legislation on merchant shipping should not be a basis for classifying ships as ships that are used in the interests of the govern-

ment non-commercial service. Otherwise, all ships owned by the Russian Federation and assigned to the organizations that are entrusted with the obligation to fulfill the state assignment would be of non-commercial service. ■

Демередж при контейнерной перевозке?

Постановление Тринадцатого арбитражного апелляционного суда от 18 января 2021 г. № 13АП-33576/2020 по делу № А56-11369/2020 (ООО «Мортранс» v ООО «Детотекс»)

Из судебных актов по данному делу не совсем понятна причина возникновения спора. Неясно, то ли исполнитель пытался дополнительно обогатиться на сумму требуемого демереджа, несмотря на то что такой демередж фактически не оплачивал, то ли обстоятельства дела изложены не совсем полно. Учитывая, что в споре фигурирует контейнерная перевозка, требование уплаты демереджа за простой всего судна является довольно необычным.

Между ООО «Мортранс» (исполнитель) и ООО «Детотекс» (заказчик) был заключен договор об оказании услуг, связанных с организацией перевозки и транспортно-экспедиторского обслуживания грузов заказчика в соответствии с условиями договора и приложениями к нему. Для выполнения услуг исполнитель заключает в том числе договоры перевозки. В случаях, когда перевозка грузов выполняется морским или речным транспортом, заказчик является фрахтователем по соответствующему договору перевозки (чартеру) и (или) коносаменту, заключение которого обеспечивает исполнитель.

Исполнитель организовал выполнение морской перевозки груза ответчика в контейнере на судне "Atlantic Runner II"; был выписан коносамент, где в качестве фрахтователя указан ответчик. Из-за занятого причала в порту выгрузки, судно было пришвартовано через 3 суток 6 часов и 55 минут после подачи нотиса о готовности. Полагая, что стальнойное время составляет 24 часа с момента направления нотиса о готовности к погрузке (выгрузке), истец предъявил к ответчику требование об оплате простоя судна (демередже) по ставке 15 000 долл. США за сутки или пропорционально за часть суток простоя. Ответчик отказался уплачивать эту сумму, и истец обратился в суд, который отказал ему. Апелляционный суд оставил решение без изменения.

Решение в пользу ответчика принято с учетом следующего.

1. Условия перевозки, на которые дана ссылка в коносаменте, не содержат положений об уплате демереджа перевозчику. Условия закрепляют обязанность отправителя (грузополучателя) только по оплате задержки контейнера в порту погрузки (выгрузки).

2. С учетом ст. 308 ГК РФ условия договора об оказании услуг транспортной экспедиции об уплате демереджа не расширяют и не дополняют условия стандартного договора морской перевозки по коносаменту.

3. Исполнитель не является перевозчиком или судовым агентом и не может требовать уплаты демереджа.

4. Довод исполнителя об уплате демереджа компании G. Olsson Logistics Ltd. отклонен, поскольку последняя оказывала экспедиторские услуги истцу по организации перевозки груза ответчика на условиях LILO Санкт-Петербург – Галвестон, сюрвейерскому обслуживанию груза при погрузке, организации подачи контейнера. В актах, подписанных G. Olsson Logistics Ltd., указано, что услуги оказывались в качестве экспедитора, а не в качестве морского перевозчика. Платежное поручение на сумму 34 323,00 долл. США не содержит информации в назначении платежа об уплате демереджа морскому перевозчику.

5. Организаторы перевозки – профессиональные экспедиторы – своим бездействием сами способствовали возникновению задержки в выгрузке контейнера грузополучателя с борта судна "Atlantic Runner II", так как ответчик на данном этапе перевозки никаких действий предпринимать не мог и не должен был в силу условий договора, и сами несут риск наступления неблагоприятных последствий в результате своих действий. ■

Demurrage for Container Shipping?

**Resolution of the 13th Commercial Court of Appeal dated January 18, 2021
No. 13AP-33576/2020 in case No. A56-11369/2020 (LLC Mortrans v LLC Detotex)**

The reason for the dispute is not entirely clear from the judicial acts in this case. It is not quite clear whether the contractor tried to enrich himself by the amount of the required demurrage, despite the fact that such demurrage was not actually paid for, or the circumstances of the case are not completely stated. Considering that the dispute involves container transportation, the requirement to pay demurrage for the demurrage of the entire vessel is rather unusual.

Mortrans LLC (contractor) and Detotex LLC (customer) entered into an agreement on organization of transportation and freight forwarding services for the customer's cargo. For the performance of the services, the contractor should enter into carriage contracts. In cases where the carriage of goods is carried out by sea or river transport, the customer is the Charterer under the relevant contract of carriage (charter) and / or bill of lading, the execution of which is provided by the contractor.

The Contractor organized the sea transportation of the defendant's cargo in a container on the Atlantic Runner II vessel, a bill of lading was issued, where the defendant was indicated as the charterer. Due to a busy berth in the port of discharge, the vessel was moored 3 days, 6 hours and 55 minutes after the notice of readiness was submitted. "Assuming that the lay time is 24 hours from the moment the notice of readiness for loading (unloading) was sent, the plaintiff filed a claim against the defendant for payment of the ship's downtime (demurrage) at the rate of 15,000 US dollars per day or in proportion for part of the day of downtime". The defendant refused, and the plaintiff went to court, which also refused the plaintiff. The Court of Appeal upheld the decision.

The decision in favor of the defendant was made taking into account the following:

1. Conditions of carriage referred to in the bill of lading do not contain conditions for payment of demurrage to the carrier for the demurrage of the vessel. The conditions stipulate the obligation of the shipper / consignee only to pay for the delay of the container at the port of loading / unloading.

2. Taking into account Art. 308 of the Civil Code of the Russian Federation, the terms of the contract for freight forwarding services on payment of demurrage do not expand or supplement the terms of the standard contract of sea carriage under a bill of lading.

3. The Contractor is not a carrier or a shipping agent and cannot demand payment of demurrage.

4. The contractor's argument about payment of demurrage to G. Olsson logistics Ltd. rejected because G. Olsson logistics Ltd. provided forwarding services to the plaintiff in organizing the transportation of the defendant's cargo on the terms of LILO St. Petersburg – Galveston, survey service of the cargo during loading, organizing the delivery of the container. The acts signed by G. Olsson logistics Ltd indicate that they provided the services as a freight forwarder, not a sea carrier. The payment order in the amount of 34 323.00 US dollars does not contain information on payment of demurrage to the sea carrier.

5. The organizers of transportation – professional forwarders by their inaction themselves contributed to a delay in the unloading of the consignee's container from the Atlantic Runner II vessel, since the defendant at this stage of transportation could not and should not have taken any action due to the terms of the contract, and they themselves bear the risk of adverse consequences as a result of their actions. ■

Бункерная конвенция 2001 г. – первый судебный опыт в РФ

Постановление Арбитражного суда Северо-Западного округа от 21 января 2021 г. по делу № А56-79050/2019 (ФГБУ «АМП Балтийского моря», ООО «Контур СПб» v Marathi Shipping, The Standard P&I Club)

Международная конвенция о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения бункерным топливом (далее – Бункерная конвенция) была принята в Лондоне 23 марта 2001 г. и вступила в силу 21 ноября 2008 г. (по истечении года после даты, когда 18 государств, включая пять государств, каждое из которых имеет флот общей валовой вместимостью не менее 1 млн, подписали (ратифицировали) Конвенцию или присоединились к ней).

Россия присоединилась к Бункерной конвенции (Федеральный закон от 3 декабря 2008 г. № 230-ФЗ), которая для нашей страны вступила в силу 24 мая 2009 г.

Федеральным законом от 14 июня 2011 г. № 141-ФЗ в КТМ РФ была введена гл. XIX.1 «Ответственность за ущерб от загрязнения бункерным топливом». По сути, данная глава представляет собой практически дословную имплементацию норм Конвенции в российское законодательство.

С 2009 г. в России не было значимого (по ущербу окружающей среде) разлива бункерного топлива, который бы подпадал под действие Конвенции.

Спустя почти 10 лет после вступления в силу Конвенции для России такой разлив случился в Санкт-Петербурге.

Факты: 19 июня 2019 г. в морском порту «Большой порт Санкт-Петербург» произошел разлив бункерного топлива с иностранного сухогруза «LOZA» (флаг Мальта), в результате чего оказались загрязненными акватория и стенки причалов Угольной гавани, морские суда, находившиеся в акватории в момент разлива. Marathi Shipping (судовладелец) и The Standard P&I Club (страховщик) в тот же день привлекли ООО «Морская экология» для устранения последствий загрязнения.

В свою очередь ФГБУ «Администрация морских портов Балтийского моря» привлекла своего подрядчика по госконтракту – ООО «Контур СПб» – для осуществления работ по ликвидации загрязнения, а впоследствии уступила ООО «Контур СПб» свои права требования о возмещении убытков (стоимости уборки акватории порта от разлива мазута). На тот момент судовладельцем были произведены частичные расчеты с ООО «Морская экология». ООО «Контур СПб» получило платеж в размере 580 000 долл. США (около 36,5 млн руб.) и независимую гарантию P&I клуба на такую же сумму.

ФГБУ «Администрация морских портов Балтийского моря» обратилось с иском в суд к судовладельцу (Marathi Shipping) и страховщику ответственности (The Standard P&I Club). Иск был предъявлен к двум ответчикам солидарно. Впоследствии ввиду состоявшейся уступки права требования истец был заменен на ООО «Контур СПб», а исковые требования уточнены и увеличены до 103 млн руб.

Привлеченный судовладельцем и страховщиком к ответственности специалист *ITOPF* (Международная федерация владельцев танкеров по предотвращению загрязнений)¹ в результате

¹ *ITOPF* – некоммерческая организация, созданная владельцами мирового танкерного флота и их страховщиками для эффективной ликвидации морских разливов нефти, химических продуктов и других вредных веществ. Технические услуги включают реагирование на аварийные ситуации, предоставление консультаций по методам очистки от загрязнения, оценку нанесенного ущерба, анализ предъявленных исков, помощь в составлении планов ликвидации разливов и предоставление обучения и информационной поддержки. Со времени создания *ITOPF* в 1968 г. технический персонал этой организации принимал непосредственное участие в ликвидации около 800 разливов при аварийных ситуациях в 100 странах с предоставлением научных

исследования документов, опроса сотрудников ООО «Контур СПб» и личного осмотра акватории порта подтвердил только 6 млн руб.; в отношении расходов еще на 20 млн руб. у ООО «Контур СПб» были запрошены документы; остальная часть расходов была отклонена как необоснованная.

Судовладелец оспаривал размер расходов на ликвидацию последствий разлива мазута, их разумность, ходатайствовал о назначении экспертизы, об истребовании доказательств, подтверждающих расходы ООО «Контур СПб», представил альтернативные расчеты специалистов. По его мнению, стоимость работ не превышала 25 млн руб.

Страховщик ответственности, привлеченный в качестве соответчика, придерживался позиции судовладельца и дополнительно утверждал, что отсутствуют правовые основания для привлечения его в качестве солидарно ответственного. Возможность предъявления иска к страховщику на основании ст. 7(10) Бункерной конвенции и п. 5 ст. 336.9 КТМ РФ не влечет возникновение солидарной ответственности страховщика со страхователем – причинителем вреда.

Судебные акты: Арбитражным судом г. Санкт-Петербурга и Ленинградской области иск ООО «Контур СПб» был удовлетворен почти в полном объеме. С учетом уплаченных 580 000 долл. США (около 36,5 млн руб.) суд решил взыскать солидарно с судовладельца и страховщика 58 312 671 руб. 31 коп. убытков (807 265,62 долл. США по курсу на день вынесения решения – 30 июля 2020 г.), определив общую стоимость расходов на ликвидацию более чем в 97 млн руб.

Суд отказал в назначении судебной экспертизы, посчитав, что представленных в дело заключений специалистов достаточно для оценки разумности и обоснованности мер, принятых истцом по предотвращению и устранению ущерба от загрязнения.

В обоснование солидарной ответственности судовладельца – причинителя вреда и страховщика ответственности суд сослался на сам факт страхования (финансового обеспечения) гражданской ответственности за ущерб от загрязнения бункерным топливом, а также на то, что страховщиком была выдана гарантия (LOU) в обеспечение требований истца. По мнению суда,

данные обстоятельства означали возникновение у страховщика солидарного с причинителем вреда обязательства возместить ущерб.

Тринадцатый арбитражный апелляционный суд поддержал выводы суда первой инстанции, оставив решение без изменения. По мнению апелляционного суда, гл. XIX.1 КТМ РФ предоставляет право предъявления иска как к судовладельцу, так и к страховщику ответственности (п. 1 и 5 ст. 336.9 КТМ РФ). Пункт 10 ст. 7 Бункерной конвенции также предусматривает, что страховщик вправе требовать привлечения к участию в деле собственника судна в качестве соответчика. По мнению суда, статус «соответчик» означает возникновение солидарной обязанности у обоих ответчиков.

Кроме того, суд отметил, что в соответствии со ст. 322 ГК РФ солидарная обязанность (ответственность) или солидарное требование возникает, если это предусмотрено договором или установлено законом, а также сослался на факт выдачи гарантийного письма (LOU) страховщиком ответственности – клубом взаимного страхования The Standard P&I Club.

Арбитражный суд Северо-Западного округа с выводами нижестоящих судов не согласился; решение Арбитражного суда г. Санкт-Петербурга и Ленинградской области и постановление Тринадцатого арбитражного апелляционного суда были отменены, а дело направлено на новое рассмотрение в суд первой инстанции в ином судебном составе.

Суд кассационной инстанции отметил, что страховщик и судовладелец не являются сопричинителями вреда и не несут солидарную ответственность по предъявленному требованию (п. 3 ст. 1079 ГК РФ). Солидарное обязательство возникает только в случаях, прямо предусмотренных законом или договором (п. 1 ст. 322 ГК РФ). Пункт 5 ст. 336.9 КТМ РФ допускает возможность предъявления иска напрямую к страховщику, однако не устанавливает солидарную ответственность застрахованного лица (страхователя) и страховщика, равно как не закрепляют ее и иные нормы российского законодательства. Истец вправе выбрать, к кому предъявить иск – к судовладельцу либо к страховщику ответственности. В случае предъявления иска к страховщику ответственности последний вправе потребовать привлечения судовладельца в качестве соответчика (процессуальное действие); солидарной ответственности при

и предметных рекомендаций по мерам удаления разливов, устранению их экологических и экономических последствий и возмещению причиненного ущерба.

этом не возникает. Привлечение страховщика к солидарной ответственности со страхователем (судовладельцем) противоречит вышеуказанным нормам материального права. Нормы гражданского законодательства не предусматривают солидарной ответственности причинителя вреда и страховщика, застраховавшего его ответственность.

Кроме того, суд кассационной инстанции отметил, что при определении ущерба от загрязнения бункерным топливом (т.е. стоимости разумных восстановительных мер, которые фактически приняты или должны быть приняты, а также предупредительных мер в соответствии со ст. 336.1 КТМ РФ и ст. 1 Бункерной конвенции) требуются специальные знания. При новом рассмотрении суду необходимо обсудить вопрос о назначении экспертизы.

Комментарий: в данном деле представляются интересными два правовых вопроса: солидарная ответственность причинителя вреда и страховщика по российскому праву, а также определение ущерба от загрязнения бункерным топливом.

Солидарная ответственность

Весьма интересно, что доводы истца и вывод судов нижестоящих инстанций о солидарной ответственности страховщика были основаны на положениях п. 5 ст. 336.9 КТМ РФ и п. 10 ст. 7 Бункерной конвенции, в которых указано, что, если иск предъявлен непосредственно к страховщику, то страховщик вправе потребовать привлечения собственника судна к участию в деле в качестве соответчика. В отношении этих норм права суд кассационной инстанции отметил, что это процессуальное действие и поэтому солидарной ответственности не возникает.

Ситуация становится еще интересней, если мы обратимся к тексту Бункерной конвенции на иностранных языках. В рассматриваемом п. 10 ст. 7 этого документа ни в английском, ни в испанском, ни во французском вариантах нет слов «в качестве соответчика». В текстах данного положения на упомянутых языках точка стоит после слов «...имеет право требовать, чтобы собственник судна был привлечен к участию в деле». Так звучит эта норма Конвенции на английском языке: *“The defendant shall in any event have the right to require the shipowner to be joined in the proceedings”*; на испанском: *“El demandado tendrá, en todo caso, el de-*

recho de exigir que el propietario del buque concurra en el procedimiento”; на французском: *“Le défendeur peut dans tous les cas obliger le propriétaire du navire à se joindre à la procédure”*; на русском: *«Ответчик во всех случаях имеет право требовать, чтобы собственник судна был привлечен к участию в деле в качестве соответчика»* (полужирный шрифт мой. – Авт.).

Какой текст Конвенции является аутентичным? В самой Конвенции указано: *«Настоящая Конвенция составлена в одном подлинном экземпляре на английском, арабском, испанском, китайском, русском и французском языках, причем все тексты являются равно аутентичными»* (полужирный шрифт мой. – Авт.) (ст. 19 «Языки»).

Бункерная конвенция 2001 г. составлена «по лекалам» Международной конвенции о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения нефтью 1969 г. (International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage (CLC))². В п. 8 ст. VII указанной Конвенции на русском языке содержится такой же текст: *«Ответчик имеет право во всех случаях требовать, чтобы собственник судна был привлечен к участию в деле в качестве соответчика»*. В английском же тексте CLC после слов «привлечен к участию в деле» стоит точка³.

В настоящее время для России действует Международная конвенция о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения нефтью в редакции Протокола 1992 г. и с лимитами ответственности, установленными в 2000 г. Но вот дополнительные три слова «в качестве соответчика» «перекочевали» из первоначального текста CLC в редакцию 1992 г., а затем и в Бункерную конвенцию и КТМ РФ.

Солидарное обязательство возникает только в случаях, прямо предусмотренных законом или договором (п. 1 ст. 322 ГК РФ). Высшие судебные инстанции неоднократно отмечали, что нормы гражданского законодательства не предусматривают солидарной ответственности причинителя вреда и страховщика, застраховавшего его ответственность⁴.

² Сборник действующих договоров, соглашений и конвенций, заключенных СССР с иностранными государствами. Вып. XXXI. М., 1977. С. 97–106.

³ *“The defendant shall in any event have the right to require the shipowner to be joined in the proceedings”*.

⁴ См., например: постановление Арбитражного суда Московской области от 21 июня 2018 г. по делу № А41-27912/2017 (суд кассационной инстанции изменил

Солидарная ответственность при причинении ущерба бункерным топливом установлена ст. 336.4 КТМ РФ лишь для случаев причинения ущерба от загрязнения в результате инцидента с вовлечением двух и более судов. В таком случае все судовладельцы несут солидарную ответственность за весь ущерб от загрязнения, и только тогда, когда такой ущерб не может быть разумно разделен между ними.

Ущерб, разумные меры, специальные знания

В соответствии со ст. 336.1 КТМ РФ и ст. 1 Бункерной конвенции ущерб от загрязнения ограничивается расходами на разумные восстановительные меры, которые фактически приняты или должны быть приняты, а также предупредительными мерами – разумными мерами, принятыми любым лицом после инцидента, по предотвращению или уменьшению ущерба от загрязнения.

апелляционное определение в части солидарного взыскания убытков, руководствуясь п. 1 ст. 322 ГК РФ и подчеркнув, что нормы гражданского законодательства не предусматривают солидарной ответственности причинителя вреда и его страховщика, застраховавшего его ответственность); постановление Арбитражного суда Поволжского округа от 7 ноября 2018 г. № Ф06-26850/2015 по делу № А12-33974/2014 (компания обратилась в суд с требованием о солидарном взыскании убытков, причиненных должнику конкурсным управляющим, как с последнего, так и со страховой организации, застраховавшей ответственность управляющего. Суд кассационной инстанции оставил в силе постановление суда апелляционной инстанции, отказавшего во взыскании в солидарном порядке убытков со страховой компании).

КТМ РФ и Конвенция оперируют понятием «разумные меры». Речь идет о разумности не с точки зрения стоимости, а с точки зрения вида и объема принятых мер по ликвидации разлива бункерного топлива с необходимостью применить специальные знания относительно химических свойств конкретного нефтепродукта, его реакции с водой, а также твердой поверхностью (стенки причалов и корпуса судов), использования специального оборудования, технологий, которые должны применяться для ликвидации последствий разлива нефтепродуктов, и в иных вопросах.

Наиболее авторитетной международной организацией, специализирующейся в вопросах ликвидации разливов нефти и нефтепродуктов, является *ИТОПФ*.

Представляется сложным или едва возможным определить размер ущерба, т.е. размер расходов на разумные меры по ликвидации разлива, без специальных знаний. Специалист *ИТОПФ* Анжела Пинзон посещала порт Санкт-Петербурга во время работ по ликвидации разлива, а также подготовила отчет (оценку обоснованности требований истца), который был представлен в материалы дела. При этом суд отказал в вызове А. Пинзон в качестве специалиста в судебное заседание.

Суд кассационной инстанции отметил, что для правильного разрешения спора требуются специальные знания в области ликвидации ущерба от загрязнения нефтепродуктами (бункерным топливом) и ему необходимо обсудить вопрос о назначении экспертизы. Данное указание представляется абсолютно обоснованным исходя из обстоятельств дела, характера спора и положений ст. 82 АПК РФ. ■

2001 Bunkers Convention – First Court Case in Russia

*Ruling of the Commercial Court of North-West District dated 21 January 2021
in case No. A56-79050/2019 ((FGBU) Administration of Sea Ports of the Baltic Sea,
LLC Kontur SPb v Marathi Shipping, The Standard P&I Club)*

International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage, 2001 adopted in London 23 March 2001 entered into force on 21 November 2008 (one year following the on which eighteen States, including five States each with ships whose combined gross tonnage is not less than 1 million, have either signed/ratified the Convention or acceded to the latter).

Russia acceded to the Bunkers Convention (Federal law dated 03.12.2008 No. 230-FZ), which entered into force for Russia 24 May 2009.

By the Federal law dated 14.06.2011 No. 141-FZ the Merchant Shipping Code (MSC RF) was supplemented by chapter XIX.1. "Liability for Damages Caused By Bunker Oil Pollution". In essence the said chapter is almost an identical implementation of the provisions of the Convention into Russian law.

Sine 2009 there has not been a major bunker oil spill (in terms of damages to the environment), which would fall under the sphere of the Convention.

Almost after 10 years after the entry into force of the Convention for Russia, such a spill happened in St. Petersburg.

Facts: 19 June 2019 at sea port "Big Port of St. Petersburg" a bunker oil spill occurred from a foreign-flagged vessel "LOZA" (flag Malta), resulting in contamination of the water and berths of the "Ugolnaya Gavan" (Coal Harbour), vessels that were at port at the time of the spill. Marathi Shipping (the shipowner) and The Standard P&I Club (liability underwriter) had hired LLC "SeaEcology" on the same day for clean-up of the contamination caused by the bunker oil spill.

The Federal State Budgetary Institution (FGBU) "Administration of Sea Ports of the Baltic Sea" had hired their contractor – LLC "Kontur SPb" pursuant to their governmental contract for the clean-up of the contamination, and subsequently had assigned

its rights for compensation of damages to LLC "Kontur SPb" (the costs of clean-up of the port from the bunker oil spill). At that time the shipowner had partially settled the costs with LLC "SeaEcology". LLC "Kontur SPb" enjoyed a payment of USD 580 000 (approximately 36,5 million rubles) and Letter of Undertaking of the P&I Club for the same amount.

FGBU "Administration of Sea Ports of the Baltic Sea" had filed a claim to the shipowner (Marathi Shipping) and to the liability underwriter (The Standard P&I Club). The claim was filed to two defendants jointly and severally. Subsequently due to the assignment of rights the claimant was substituted to LLC "Kontur SPb", the claim quantum was increased to 103 million rubles (about USD 1,6 millions).

The expert of ITOPF (International Tanker Owners Pollution Federation)¹ was involved by the shipowner and the liability underwriter. After the examination of documents, interrogation of employees of LLC "Kontur SPb", examination in person of the port, had approved only 6 million rubles in of the claimed costs and queried costs for another 20 million rubles. LLC "Kontur SPb" were requested for documents. The remaining part of the claim was rejected as unsubstantiated.

The shipowner contested the amount of expenses for the clean-up of the bunker oil spill, their reasonableness, requested the court to appoint an expert examination, requested for evidence confirming the costs of LLC Kontur SPb, presented alternative calculations of experts. According to

¹ ITOPF is maintained by the world's shipowners and their insurers on a not-for-profit basis to promote effective response to spills of oil, chemicals and other substances in the marine environment. Since ITOPF's establishment in 1968, technical staff have attended on-site at over 800 shipping incidents in 100 countries to provide objective and scientific advice on clean-up measures, the effects of pollutants on the environment and economic activities, and on compensation.

the shipowner, the cost of the work did not exceed 25 million rubles.

The liability underwriter who was involved as a co-defendant, adhered to the position of the shipowner and additionally argued that there were no legal grounds for bringing him into the proceedings as jointly and severally liable. The possibility of bringing a claim against the insurer on the basis of Art. 7(10) of the Bunker Convention and Art. 336.9(5) of MSC RF of the Russian Federation does not entail the emergence of joint and several liability of the insurer with the assured-tortfeasor.

Rulings of the courts: the Commercial Court of St. Petersburg satisfied the claim of LLC “Kon-tur SPb” almost in full. Taking into account the paid USD 580,000 (about 36.5 million rubles), the court adjudged the recovery of 58,312,671 rubles 31 kopecks of losses (807,265.62 US dollars at the exchange rate as of the date of the decision on July 30, 2020), jointly and severally from the shipowner and the insurer. The court established the total costs of the clean-up at more than RUB 97 million.

The court refused to order an expert examination on the grounds that the expert’s reports presented to the court were sufficient to assess the reasonableness and validity of the reinstatement measures as compensation for the impairment of the environment.

To substantiate the joint liability of the shipowner who caused the damage and the liability insurer, the court referred to the very fact of insurance (financial security) of civil liability for damage from pollution with bunker fuel, as well as to the fact that the insurer issued a guarantee (LOU) to secure the plaintiff’s claims. According to the court, these circumstances meant that the insurer had an obligation to compensate for the damage jointly and severally with the tortfeasor.

The 13th Court of Appeal upheld the findings of the first instance court and ruled to uphold the judgement. In the opinion of the court of appeal, Chapter XIX.1 of the MSC RF grants the right to bring a claim against both the ship owner and the liability insurer (clause 1 of Art. 336.9, clause 5 of Art. 336.9 of MSC RF). Also, § 10 of Art. 7 of the International Convention on Civil Liability for Damage from Bunker Fuel Pollution, 2001, provides that the insurer has the right to demand the involvement of the shipowner into the proceedings as a co-defendant. In the court’s opinion, the status of “co-defendant” means that both defendants have a joint and several liability.

The court also noted that in accordance with Art. 322 of the Civil Code of the Russian Federation, a joint obligation (liability) or a joint claim arises if it is provided for by an agreement or is established by law, and also referred to the fact that the letter of undertaking (LOU) was issued by the liability insurer – The Standard P&I Club.

The North-West District Court did not agree with the conclusions of the lower instance courts, the judgement of the Arbitration Court of St. Petersburg and the ruling of the Thirteenth Arbitration Court of Appeal were overruled, and the case was sent for a re-trial to the court of first instance to a different judge.

The cassation court noted that the insurer and the shipowner are not the tortfeasors and are not jointly and severally liable for the claim (§ 3 of Art. 1079 of the Civil Code of the Russian Federation). Joint and several obligations arise only in cases directly provided for by law or an agreement (clause 1 of Art. 322 of the Civil Code of the Russian Federation). Clause 5 of Art. 336.9 of the MSC RF allows for bringing a claim directly to the underwriter but does not establish joint and several liability of the assured person (policyholder) and the underwriter, just as other provisions of Russian legislation do not provide for the latter. The plaintiff has the right to choose to whom to bring a claim – to the ship owner or the liability underwriter. In the event of a claim against the liability underwriter, the latter has the right to demand the involvement of the ship owner as a co-defendant (procedural action), joint and several liability does not arise in this case. Involvement of the underwriter as jointly and severally liable with the assured (shipowner) contradicts the above provisions of substantive law. The provisions of civil law do not provide for joint and several liability of the tortfeasor and the latter’s liability underwriter.

The court of cassation also noted that upon determining the quantum of damage from bunker oil pollution (i.e. reasonable measures of reinstatement actually undertaken or to be undertaken, as well as preventive measures in accordance with Art. 336.1 of the MSC RF and Art. 1 of the Convention), expert knowledge is required. Upon re-trial the court must consider the issue of appointing an expert examination.

Commentary: In this case, two legal issues are of interest: joint and several liability of the tortfeasor and the underwriter under Russian law, as well as the determination of damage for the impairment of the environment with bunker oil.

Joint and Several Liability

It is very interesting that the arguments of the plaintiff and the conclusions of the lower instance courts on joint and several liability of the underwriter were based on the provisions of § 5 of Art. 336.9 of the MSC RF and § 10 of Art. 7 of the Bunker Convention, which states that if a claim is brought directly against the insurer, the latter shall in any event have the right to require the shipowner to be joined in the proceedings co-defendant. In relation to these norms of law, the court of cassation noted that this is a procedural action, joint and several liability does not arise.

The situation becomes even more interesting if we refer to the foreign-language texts of the Bunkers Convention. In Art. 7(10) we do not find the words “as co-defendant” in the English, Spanish, French texts. There is a full stop after the words “... the right to require the shipowner to be joined in the proceedings” in the said languages. English: “The defendant shall in any event have the right to require the shipowner to be joined in the proceedings”. Spanish: “El demandado tendrá, en todo caso, el derecho de exigir que el propietario del buque concurra en el procedimiento”. French: “Le défendeur peut dans tous les cas obliger le propriétaire du navire à se joindre à la procédure”. Russian: “Ответчик во всех случаях имеет право требовать, чтобы собственник судна был привлечен к участию в деле **в качестве соответчика**” (“The defendant shall in any event have the right to require the shipowner to be joined in the proceedings **as co-defendant**” (translation of Russian into English)).

Which text of the Convention is authentic? The Convention itself (in Art. 19 “Languages”) states – “This Convention is established in a single original in the Arabic, Chinese, English, French, Russian and Spanish languages, **each text being equally authentic**”.

The 2001 Bunkers Convention was adopted following the patterns of the 1969 International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, abbreviated as CLC². Art. VII(8) of the Convention (CLC) in Russian contains the same text “The defendant shall in any event have the right to require the owner to be joined in the proceedings as a co-defendant”. In the English text of the 1969 CLC,

after the words “...joined in the proceedings” there is a full stop – “The defendant shall in any event have the right to require the owner to be joined in the proceedings”.

At present, the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage as amended by the 1992 Protocol and the 2000 limits is in force for Russia. The additional three words “as a co-defendant” migrated from the text of the 1969 CLC into 1992, and then into the 2001 Bunkers Convention and the MSC RF.

A joint and several obligations arise only in cases directly provided for by law or contract (clause 1 of Art. 322 of the Civil Code of the Russian Federation). The higher instance courts have repeatedly noted that the provisions of civil law do not provide for joint liability and several liability of the tortfeasor and the liability underwriter³.

Joint and several liability for damage caused by bunker oil is established by Art. 336.4 MSC RF only for cases of damage from pollution as a result of an incident involving two or more ships. In such a case, the shipowners of all the ships concerned shall be jointly and severally liable for all such damage which is not reasonably separable.

Damages | Reasonable Measures | Expert Knowledge

Pursuant to Art. 336.1 MSC RF and article 1 of the Convention compensation for impairment of the environment shall be limited to costs of reasonable measures of reinstatement actually undertaken or to be undertaken, and the costs of preventive measures – any reasonable measures taken by any person after an incident has occurred to prevent or minimize pollution damage.

³ For example, see the Resolution of the Moscow District Court dated June 21, 2018 in case No. A41-27912/2017 (the court of cassation overruled the appellate court’s judgement on the issue of joint and several liability for damages, guided by paragraph 1 of Art. 322 of the Civil Code of the Russian Federation, and emphasizing that civil law does not provide for joint and several liability of the tortfeasor and his liability underwriter); Resolution of the Arbitration Court of the Volga District of November 7, 2018 No. F06-26850/2015 in case No. A12-33974/2014 (the company applied to the court to recover damages caused to the debtor by the bankruptcy manager and demanded to jointly and severally recover these losses from both the bankruptcy manager and the manager’s liability underwriter. The cassation court upheld the judgement of the appellate court, which refused to hold the liability underwriter jointly and severally liable).

² Collection of existing treaties, agreements and conventions concluded by the USSR with foreign states. Issue XXXI. Moscow, 1977. P. 97–106.

The MSC RF and the Convention use the term “reasonable measures”. Reasonableness not only in terms of costs, but in terms of the type and amount of measures taken to eliminate a bunker oil spill. It is necessary to invoke expert knowledge regarding the chemical properties of a particular oil product, its reaction with water, as well as hard surface (walls of berths and hulls), the use of special equipment, technologies that should be used for the reinstatement of the environment from an oil spill, and other issues.

The most reputable international organization that specializes in issues of oil and oil products spill response is ITOPF (International Tanker Owners Pollution Federation).

It seems difficult or barely possible to evaluate the damage – that is, the cost of reasonable mea-

asures of reinstatement – without expert knowledge. ITOPF expert Angela Pinzon had visited the port of St. Petersburg during the bunker oil spill response operations, and also prepared a report (assessment of the of the plaintiff’s claims), which was presented in the court file. At the same time, the court refused to summon A. Pinzon as an expert to the court hearing.

The cassation court directly noted that for the correct resolution of the dispute, expert knowledge is required in the field of bunker oil spill response operations, the court needs to discuss the issue of appointing an expert examination. This indication seems to be absolutely justified based on the circumstances of the case, the nature of the dispute and the provisions of Art. 82 of the Commercial Procedure Code. ■

Дело о затонувшем серебре

Argentum Exploration Ltd. v The Silver and all persons claiming to be interested in and/or to have rights in respect of the silver, [2020] EWHC 3434 (Admty)

Данное дело касалось возможности государства избежать ответственности по требованиям, связанным с подъемом затонувшего имущества.

В ноябре 1942 г. в результате попадания японских торпед частное судно "Tilawa" затонуло в индийском океане вместе со всем грузом, включая 2364 серебряных слитка стоимостью около 32 млн фунтов стерлингов. В 2017 г. компания Argentum Exploration Ltd. (заявитель) смогла извлечь груз из остатков судна. Груз был доставлен в Саутгемптон и задекларирован специальному должностному лицу, администрирующему вопросы, связанные со спасением и затонувшим имуществом (Receiver of Wreck).

Заявитель утверждал, что он имеет право на весь груз, как «ничейный» (unclaimed wreck), либо на награду, если объявится собственник. Южно-Африканская Республика (ЮАР) заявила, что является собственником груза, но также отказалась признавать ответственность по требованиям о выплате вознаграждения за подъем имущества на основании суверенного иммунитета (state immunity), сославшись на Закон о государственном иммунитете (State Immunity Act (SIA)) 1978 г. и ст. 25 Международной конвенции о спасении (Лондон, 1989 г.). Заявитель обратился с иском *in rem* против поднятого имущества.

Вопрос суверенного иммунитета других государств в английских судах регулируется SIA. Данный закон в разд. 10(4) содержит специальное исключение в отношении исков *in rem* против имущества, принадлежащего государству, если груз и перевозившее его судно использовались или должны были использоваться для коммерческих целей на момент возникновения требования. При этом в соответствии с разд. 3(3)(a) закона коммерческая сделка

включает любой договор поставки товаров или оказания услуг.

Моментом возникновения требования был 2017 г. (дата подъема имущества), и суд рассмотрел статус груза и судна в 1942 г., чтобы установить, предполагалось ли использование груза для коммерческих целей в 2017 г. Суд установил, что судно было зафрахтовано ЮАР и использовалось для коммерческих целей. Груз же был приобретен правительством ЮАР на условиях FOB и перевезен на основании договора перевозки, т.е. к грузу применялся как договор поставки товаров, так и договор оказания услуг. Суд также указал, что с 1942 г. в отношении груза ничего не изменилось, т.е. в 2017 г. также предполагалось его использование для коммерческих целей.

На основании вышеперечисленного суд решил, что ЮАР не может ссылаться на суверенный иммунитет по данному требованию¹.

Комментарий: для английской судебной практики это дело примечательно тем, что в нем впервые рассмотрен разд. 10(4) SIA. При этом ранее разд. 10 был рассмотрен в суде только единожды (*Altair* [2008] 2 Lloyd's Reports 90). Для спасателей такого затонувшего имущества заранее может быть проблематично оценить характер использования судна и груза на момент затопления. Приемлемым вариантом в такой ситуации является заключение специального соглашения с государством, которому предположительно принадлежит груз. Согласно ему спасатель будет осуществлять поиски или подъем имущества

¹ Текст решения доступен здесь: https://www.quadrant-chambers.com/sites/default/files/media/document/argentum_exploration_limited_v_the_silver_2020_ewhc_2323_admlty.pdf.

за вознаграждение. В противном случае всегда имеется риск того, что собственником груза и даже судна окажется государство и что оно не использовало судно и (или) груз в коммерческих целях. Так, в 2007 г. компания *Odyssey Marine Exploration, Inc.*, подала в суд в США заявление об аресте с целью закрепления своего права собственности на 14,5 т серебряных и золотых монет общей стоимостью около 500 млн долл. США, поднятых из остатков испанского фрегата “*Nuestra Señora de las Mercedes*”, затонувшего в 1804 г. Испанское правительство также подало иск в отношении данного груза и утверждало, что является его собственником, поскольку фрегат принадлежал непосредственно Испании. При этом Испания отказалась платить какое-либо вознаграждение, сославшись на суверенный иммунитет. В итоге разбирательства суды постановили вернуть все поднятое имущество Испании, приняв в расчет положения Закона США о суверенном иммунитете иностранных государств (*Foreign Sovereign Immunities Act (FSIA)*) и указав, что, так как суверенный иммунитет Испании распространяется на испанское судно, он также распространяется и на весь его груз.

Представляется, что в РФ иск, аналогичный поданному в английский суд, также мог бы быть

рассмотрен судом. Во-первых, вероятно, что суд согласился бы признать свою юрисдикцию, например на основании п. 1 ст. 36 АПК РФ, в случае, если ответчик (собственник затонувшего имущества) не был бы известен истцу на момент подачи иска. Во-вторых, с учетом ст. 13 Федерального закона от 3 ноября 2015 г. № 297-ФЗ «О юрисдикционных иммунитетах иностранного государства и имущества иностранного государства в Российской Федерации» суд мог бы установить, что иностранное государство не пользуется в Российской Федерации судебным иммунитетом в отношении споров, связанных с перевозкой груза судном, эксплуатируемым иностранным государством, если в момент возникновения факта, послужившего основанием иска, судно использовалось данным иностранным государством в целях, иных, чем некоммерческие цели, и (или) груз не являлся грузом, принадлежащим иностранному государству и используемым или предназначенным для использования им исключительно для осуществления суверенных властных полномочий. В данном случае российскому суду было бы необходимо дополнительно проанализировать предназначение серебра с учетом определения суверенных властных полномочий в ст. 2 Закона. ■

IV. REVIEW OF INTERNATIONAL CASE LAW

Sunken Silver Case

Argentum Exploration Ltd. v The Silver and all persons claiming to be interested in and/or to have rights in respect of the silver, [2020] EWHC 3434 (Admty)

The case concerned the ability of the state to avoid liability for claims related to the recovery of sunken property.

In November 1942, the private vessel SS Tilawa sank in the Indian Ocean as a result of a hit from Japanese torpedoes, along with all its cargo, including 2,364 silver bars worth about 32 million pounds. In 2017 Argentum Exploration Ltd. (the Claimant) was able to recover cargo from the vessel's wreck. The cargo was delivered to Southampton and declared to the Special Receiver of Wreck.

The Claimant advised that it was entitled to the entire cargo as "unclaimed wreck" or to a reward if the owner announced. South Africa (RSA) has declared that it is the owner of the cargo, but has also refused to accept liability for claims for compensation for lifting assets based on state immunity, referring to the State Immunity Act 1978 and Art. 25 of the International Convention on Salvage, 1989. The Claimant commenced an action in rem against a cargo.

The State Immunity Act 1978 (SIA) regulates the issue of sovereign immunity of other states in English courts. This law, in section 10(4), contains a special exception for action in rem against state-owned property if both the cargo and the ship carrying it were, at the time when the cause of action arose, in use or intended for use for commercial purposes. In accordance with section 3(3)(a) of the law, a commercial transaction includes any contract for the supply of goods or services.

The date the cause of action arose was 2017 (the date of the lifting of the property), and the court reviewed the status of the cargo and the vessel in 1942 to establish whether the cargo was intended to be used for commercial purposes in 2017. The court found that the vessel was chartered by South

Africa and used for commercial purposes. The cargo was purchased by the South African government on FOB terms and was transported on the basis of a carriage agreement, i.e. both the contract for the supply of goods and the contract for the provision of services were applied to the cargo. The court also pointed out that nothing has changed with regard to the cargo since 1942, i.e. in 2017, it was also expected to be used for commercial purposes.

On this basis, the court decided that South Africa could not invoke sovereign immunity under this claim¹.

Commentary: this case is important for English case law, since the section 10(4) SIA was examined for the first time. Earlier this section 10 was considered in court only once (*Altair* [2008] 2 Lloyd's Reports 90). It may be difficult for rescuers of such sunken property to assess in advance the nature of the use of the vessel and cargo at the time of sinking.

An acceptable option in such a situation may be the conclusion of a special agreement with the state, which may presumably own the cargo, according to which the rescuer will search or lift property for rewards. Otherwise, there is always a risk that the state will become the owner of the cargo and even the vessel, since the vessel and (or) cargo were not used for commercial purposes.

So, in 2007 Odyssey Marine Exploration, Inc. filed a lawsuit in the United States for seizure in order to secure its ownership of 14.5 tons of silver and gold coins worth about \$ 500 million, raised from the

¹ The judgment text is available here: https://www.quadrant-chambers.com/sites/default/files/media/document/argentum_exploration_limited_v_the_silver_2020_ewhc_2323_admty.pdf.

remains of the Spanish frigate Nuestra Señora de las Mercedes, which sank in 1804.

The Spanish government also filed a lawsuit in relation to the cargo and claimed to be its owner, since the frigate belonged directly to Spain. However, Spain refused to pay any remuneration, referring to state immunity. As a result of the proceedings, the courts ruled to return all raised property to Spain, taking into account the provisions of the Foreign Sovereign Immunities Act (FSIA) and indicating that since Spain's state immunity extends to a Spanish ship, it also applies to all of its cargo.

It seems that in the Russian Federation a claim similar to that considered by the English court could also be considered by the court. Firstly, it is likely that the court would agree to recognize its jurisdiction, for example, on the basis of § 1 of Art. 36 CPC RF (Commercial (Arbitrazh) Proceedings Code), if the defendant (the owner of the sunken property)

would not have been known to the plaintiff at the time of filing the claim.

Secondly, in accordance with Art. 13 of the Federal Law "On Jurisdictional Immunities of a Foreign State and Property of a Foreign State in the Russian Federation" the court could establish that a foreign state does not have judicial immunity in the Russian Federation in respect of disputes, related to the carriage of goods by a foreign state operated vessel, if (1) at the time of the cause of action arose, the ship was used by this foreign state for purposes other than non-commercial purposes, and / or (2) the cargo was not cargo belonging to a foreign state and used or intended to be used by it solely for the exercise of sovereign powers.

In this case, the Russian court would need to further analyze the purpose of silver, taking into account the definition of sovereign powers in Art. 2 of the law. ■

Дело о зарезервированных правах

SK Shipping Europe PLC v (3) Capital VLCC 3 Corp and (5) Capital Maritime and Trading Corp (C Challenger), [2020] EWHC 3448 (Comm)

Суд в рамках данного дела рассмотрел интересный вопрос о возможности расторгнуть контракт в результате его нарушения другой стороной, но с учетом того, что после нарушения контракт продолжал исполняться под оговоркой о резервировании прав. В данном случае суд посчитал, что такое расторжение было неправомерным.

Факты: в феврале 2017 г. SK Shipping Europe (судовладелец) и Capital VLCC (фрахтователь) заключили тайм-чартер сроком на два года в отношении судна “C. Challenger”. В ходе переговоров были озвучены, а позже и включены в чартер, сведения о потреблении топлива судном.

В ходе действия чартера оказалось, что судно потребляло больше топлива, чем было заявлено судовладельцем. В марте 2017 г. фрахтователь впервые уведомил судовладельца, что последний предоставил ложные сведения (misrepresentation) о потреблении топлива судном. Только в октябре 2017 г. фрахтователь заявил о расторжении контракта (rescission). До этого момента (или немногим ранее, так как фрахтователь перестал давать инструкции судовладельцу в сентябре) фрахтователь продолжал использовать судно, делая вычеты из фрахта и постоянно резервируя свои права.

Судовладелец заявил, что расторжение было неправомерным, поскольку, продолжая использовать судно, фрахтователь своим поведением подтвердил (affirmed) контракт и, следовательно, потерял право на его расторжение. Судовладелец обратился с иском в суд с требованием о возмещении убытков. Фрахтователь возразил, что он не подтверждал контракт, так как все время до сентября или октября 2017 г. он продолжал резервировать свои права.

Судебный акт: с учетом конкретных фактов суд установил, что фрахтователь знал о своем праве на расторжение контракта в марте 2017 г., когда впервые выяснилось нарушение (излишнее потребление топлива), но своим поведением продемонстрировал недвусмысленный выбор в пользу

сохранения контракта. В результате расторжение контракта фрахтователем было признано существенным нарушением контракта (repudiatory breach), дающим судовладельцу право на возмещение убытков.

При этом суд установил следующие общие принципы для подобных ситуаций:

- резервирование прав часто будет иметь своим эффектом предотвращение признания последующего поведения как решения признать или расторгнуть контракт (но это не неизменное правило);
- суд примет во внимание все материалы дела, включая все резервирования прав, которые были переданы сторонами друг другу (communicated);
- в случае, когда поведение соотносится не только с резервированием права на расторжение контракта, но также с продолжением исполнения контракта, явно выраженное резервирование предотвратит необходимость выбора между признанием и расторжением контракта;
- в случае, когда сторона предъявляет безусловное требование о существенном исполнении контракта, в результате которого контрагент будет вынужден изменить свою позицию, такое поведение может быть полностью несовместимо с резервированием некоторых прав;
- установление того, происходит ли выбор между признанием и расторжением контракта в результате поведения стороны, является вопросом юридической характеристики, и иногда действия более красноречивы, чем слова¹.

Комментарий: выработанные судом принципы, как это часто бывает с английскими судами, носят настолько общий и абстрактный характер, что возможность их применения к конкретным

¹ Текст решения доступен здесь: <https://www.bailii.org/ew/cases/EWHC/Comm/2020/3448.html>.

спорам может быть значительно затруднена. Можно перефразировать данные принципы следующим образом:

- обычно резервирование прав действительно может позволить стороне избежать признания контракта подтвержденным или расторгнутым. Например, вероятно, что в данном конкретном случае после обнаружения повышенного потребления топлива в марте 2017 г. и уведомления об этом судовладельца с резервированием прав, контракт не был бы признан подтвержденным фрахтователем, если бы он только закончил текущий рейс и не давал последующих инструкций;
- если после резервирования прав невозможно однозначно установить, соотносится ли поведение только с расторжением или подтверждением контракта, то выбора не происходит. Полагаем, что вышеприведенный пример может быть отнесен и к данному принципу;

- если после резервирования прав сторона требует исполнения от другой стороны (в данном случае фрахтователь подает инструкцию в отношении нового рейса после обнаружения повышенного потребления топлива), то такое поведение может быть признано не соответствующим резервированию (тогда зарезервированное право на расторжение контракта теряется).

Вместе с тем решение представляет собой отличную иллюстрацию того, как резервирование прав, повсеместно включаемое в переписку в связи с нарушениями контрактов, далеко не всегда позволяет стороне сохранить все «резервируемые права». Правовая определенность требует, чтобы все стороны понимали, что происходит с контрактом после его нарушения. Сторона не может держать нарушителя на крючке по своему усмотрению, при этом продолжая исполнять контракт. ■

Reserved Rights Case

SK Shipping Europe PLC v (3) Capital VLCC 3 Corp and (5) Capital Maritime and Trading Corp (C Challenger), [2020] EWHC 3448 (Comm)

In the framework of this case, the court considered an interesting issue of the possibility of terminating the contract as a result of its violation by the other party but taking into account the fact that after the violation the contract continued to be executed under the reservation of rights. In this case, the court considered that such termination was unlawful.

Facts: in February 2017, SK Shipping Europe (Ship Owner) and Capital VLCC (Charterer) signed a 2-year time charter for the vessel C Challenger. During the negotiations, information about the fuel consumption of the vessel was announced, and later included in the charter.

During the charter it turned out that the vessel consumed more fuel than declared by the Shipowner. In March 2017, the Charterer notified the Shipowner for the first time that the latter had provided false information (misrepresentation) about the vessel's fuel consumption. Only in October 2017, the Charterer announced the termination of the contract (rescission). Up to this point (or a little earlier, since the Charterer stopped giving instructions to the Shipowner in September), the Charterer continued to use the vessel, making deductions from the freight and constantly reserving his rights.

The Shipowner stated that the termination was unlawful. The Charterer, by continuing to use the vessel, affirmed the contract and, therefore, lost the right to terminate it. The Shipowner filed a lawsuit with a claim for damages. The Charterer argued that he did not confirm the contract, as he continued to reserve his rights all the time until September / October 2017.

Ruling of the court: taking into account specific facts, the court established that the Charterer knew about his right to terminate the contract in March 2017, when the violation of excessive fuel consumption was first discovered. However, the Charterer demonstrated an unambiguous choice to keep the contract by his behavior. As a result, the termination of the contract by the Charterer was recognized

as a material breach of the contract (repudiatory breach), giving the Shipowner the right to recover damages.

Moreover, the court established the following general principles for such situations:

- while a reservation of rights will often have the effect of preventing subsequent conduct constituting an election to recognize or terminate the contract, this is not an invariable rule;
- the court to have regard to all the material, including any reservations which have been communicated;
- where conduct is consistent with the reservation of a right to rescind, but also consistent with the continuation of the contract, then an express reservation will preclude the making of an election;
- where a party makes an unconditional demand of substantial contractual performance of a kind which will lead the counterparty and/or third parties to alter their positions in significant respects, such conduct may be wholly incompatible with the reservation of some kinds of rights;
- determining whether particular conduct gives rise to an election is ultimately a matter of legal characterisation. There are some contexts in which actions speak louder than words¹.

Commentary: the principles developed by the court, as is often the case with the English courts, are so general and abstract in nature that the possibility of their application to specific disputes can be significantly hampered. These principles can be paraphrased below:

- usually, the reservation of rights can actually allow a party to avoid recognizing the contract as confirmed or terminated. For example, it is likely that in this particular case, after the discovery of increased fuel consumption in March 2017 and

¹ The judgment text is available here: <https://www.bailii.org/ew/cases/EWHC/Comm/2020/3448.html>.

notification of this (including rights reservation) to the Shipowner, the contract would not have been recognized as confirmed by the Charterer if he had only completed the current voyage and had not given further instructions;

- if after the reservation of rights, it is impossible to unambiguously establish whether the behavior is related only to the termination or confirmation of the contract, then there is no election. The example above can be applied to this principle;
- if, after the rights have been reserved, the party demands performance from the other party (in this case, the Charterer submits an instruction for a new voyage after the discovery of increased

fuel consumption), then such behavior may be deemed inappropriate to the reservation (in this case, the reserved right to terminate the contract is lost).

At the same time, the judgment provides an excellent illustration of how the reservation of rights, which is widely included in correspondence in connection with breaches of contracts, does not always allow a party to retain all “reserved rights”. Legal certainty requires all parties to understand what happens to a contract once it is breached. The party cannot keep the offender on the hook at its own discretion while continuing to execute the contract. ■

Дело о выкупе пиратам, общей аварии и инкорпорировании условий чартера в коносамент

Herculito Maritime Ltd. and others v Gunvor International BV and others (m/v "Polar"), [2020] EWHC 3318 (Comm)

Суд решил, что грузовладелец по условиям коносамента был обязан внести взнос по общей аварии в связи с выплатой выкупа пиратам. При этом в чартере было условие, что судовладелец должен обращаться в таких случаях только к страховщику, но данные условия, по мнению суда, не были инкорпорированы в коносамент.

Факты: в октябре 2010 г., при переходе из г. Санкт-Петербурга в Сингапур, судно "Polar" было захвачено сомалийскими пиратами в Аденском заливе. В августе 2011 г. пиратам был выплачен выкуп в размере 7,7 млн долл. США, и судно было освобождено. При захвате была объявлена общая авария, страховщик груза предоставил гарантию (GA guarantee), грузовладелец предоставил бонд (GA bond), и в итоге была оформлена диспаша, по которой около 5 млн долл. США должен был уплатить владелец груза. Судовладельцы обратились в арбитраж с требованием о взыскании данной суммы.

Чартер был составлен на основе формы BPVOY4 и содержал оговорки о военных рисках (War Risks Clauses) и об Аденском заливе, согласно которым дополнительная страховая премия за покрытие от похищения и выкупа в размере 40 000 долл. США была за счет фрахтователя. Судовладелец, в свою очередь, обязался при наступлении убытков, покрытых таким страхованием, обращаться только к страховщику («эксклюзивный страховой фонд»). В коносаменте была общая оговорка об инкорпорировании условий чартера (all terms and conditions, liberties and exceptions).

Арбитры должны были решить, исключал ли коносамент ответственность его держателя в отношении взносов по общей аварии, если коносамент включал положения об «эксклюзивном

страховом фонде» из чартера. Арбитры решили дело в пользу грузовладельца. Судовладелец обжаловал решение арбитров в суде.

Судебный акт: для решения дела суду необходимо было установить, были ли оговорки чартера о военных рисках и об Аденском заливе инкорпорированы в коносамент.

Суд решил, что даже если оговорки и были инкорпорированы, по их смыслу обязанность фрахтователя по уплате страховых премий не перекладывалась на держателя коносамента. Это соответствует общему правилу, согласно которому при инкорпорировании условий из чартера в коносамент отсутствует презумпция того, что суд будет заменять обязанных сторон в тексте. То есть, если условия чартера устанавливают ответственность фрахтователя по уплате определенных сумм или совершению действий, то после инкорпорирования этих условий в коносамент, обязанным по-прежнему останется фрахтователь. Судовладелец не сможет предъявить требования к держателю коносамента на основе таких инкорпорированных условий. Для смены обязанной стороны нужны ясные формулировки.

В качестве дополнительного аргумента суд указал, что даже если инкорпорированные оговорки в данном случае возлагали ответственность за уплату страховых премий на держателя коносамента, то было совершенно неясным, как распределять такую ответственность в случае выдачи нескольких коносаментов разным держателям.

Суд согласился с выводом арбитров, что по смыслу оговорок чартера судовладелец и фрахтователь договорились об уплате фрахтователем дополнительной страховой премии, взамен чего судовладелец согласился обращаться

только к страховщикам в случае возникновения застрахованного убытка, включая требование касательно взносов по общей аварии. В противном случае фрахтователю было бы невыгодно соглашаться на уплату дополнительных премий. Вместе с тем, учитывая, что рассматриваемые оговорки не возлагали на держателя коносамента обязанность по уплате дополнительных страховых премий, соглашение между судовладельцем и фрахтователем о порядке обращения к страховщику не распространялось на коносамент и его держателя. В итоге коносамент не исключил ответственность держателя за внесение взносов по общей аварии или по любым иным потерям или убыткам, покрытым дополнительным страхованием.

Суд отменил решение арбитров¹.

¹ Текст решения доступен здесь: <https://www.bailii.org/ew/cases/EWHC/Comm/2020/3318.html>.

Комментарий: данное дело примечательно тем, что в нем суд впервые рассмотрел вопрос включения военных и иных подобных оговорок в коносамент, а также применение положений о страховании из чартеров к отношениям с владельцами коносаментов касательно требований из общих аварий. При этом стоит отметить, что суд применил стандартный подход к инкорпорированию.

Судовладельцам может быть рекомендовано обратить внимание на формулировки положений в чартерах и коносаментах с тем, чтобы исключить возможные расхождения в толковании их применимости или неприменимости к держателям коносаментов. Так, прямое указание в чартере, что, несмотря на все иные положения, грузовладелец или держатель коносамента является ответственным по требованиям о внесении взносов по общей аварии, могло предотвратить данный спор. ■

The Case of Ransom to Pirates, General Average and Incorporation of the Terms of the Charter into the Bill of Lading

Herculito Maritime Ltd. and others v Gunvor International BV and others (m/v "Polar"), [2020] EWHC 3318 (Comm)

The court decided that the cargo owner, under the terms of the bill of lading, was obliged to pay a general average contribution in connection with the payment of ransom to the pirates. At the same time, there was a condition in the charter that the shipowner should apply in such cases only to the insurer, but these conditions, in the court's opinion, were not incorporated into the bill of lading.

Facts: In October 2010, while sailing from St. Petersburg to Singapore, the vessel Polar was hijacked by Somali pirates in the Gulf of Aden. In August 2011, the pirates were paid a ransom of \$ 7.7 million and the vessel was released. During the seizure, a general average was declared, the cargo insurer provided a GA guarantee, the cargo owner provided a GA bond and, as a result, an average statement was issued, according to which about 5 million US dollars had to be paid by the cargo owner. The shipowners have applied to arbitration with a claim to recover this amount.

The charter was based on Form BPVOY4 and included the War Risks Clause and the Gulf of Aden Clause under which an additional \$ 40,000 premium for theft and ransom coverage was paid by the charterer. The shipowner, in turn, undertook to contact only the insurer ("exclusive insurance fund") in the event of losses covered by such insurance. The bill of lading contained a general clause about the incorporation of the charter conditions (all terms and conditions, liberties and exceptions).

The arbitrators had to decide whether the bill of lading excluded the liability of its holder for general average contributions if the bill of lading included "exclusive fund" provisions from the charter. The arbitrators decided the case in favor of the cargo

owner. The shipowner appealed the decision of the arbitrators in court.

Ruling of the court: to resolve the case, the court had to establish whether the War Risk and the Gulf of Aden charter clauses were incorporated into the bill of lading.

The court ruled that even if the clauses were incorporated, in their meaning the obligation of the charterer to pay the insurance premiums was not shifted to the holder of the bill of lading. This is in line with the general rule that when the terms of the charter are incorporated into the bill of lading, there is no presumption that the court will replace the obligated parties in the text. That is, if the terms of the charter establish the responsibility of the charterer to pay certain amounts or take actions, then after the incorporation of these conditions into the bill of lading, the charterer will still be obligated. The shipowner will not be able to make claims against the holder of the bill of lading on the basis of such incorporated terms. To change the obligated party, clear wording is needed.

As an additional argument, the court pointed out that even if the incorporated clauses in this case assigned responsibility for the payment of insurance premiums to the holder of the bill of lading, it was completely unclear how to distribute such responsibility in the event that several bills of lading were issued to different holders.

The court agreed with the conclusion of the arbitrators that, within the meaning of the charter clauses, the shipowner and the charterer had agreed to pay an additional insurance premium by the charterer, in return for which the shipowner agreed to contact only the insurers in the event of an insured loss, in-

cluding the requirement for general average premiums. Otherwise, the charterer would not have had the benefit of agreeing to pay additional premiums.

At the same time, given that the clauses did not impose on the holder of the bill of lading the obligation to pay additional insurance premiums, the agreement between the shipowner and the charterer on the procedure for contacting the insurer did not apply to the bill of lading and its holder. As a result, the bill of lading did not exclude the holder's liability for making contributions for general average or any other loss or damage covered by additional insurance.

The court overturned the arbitrators' decision¹.

¹ The judgment text is available here: <https://www.bailii.org/ew/cases/EWHC/Comm/2020/3318.html>.

Commentary: this case is notable since the court considered for the first time the issue of including military and other similar clauses in the bill of lading, as well as the application of insurance provisions from charters to relations with bill holders regarding claims from general average. It should be noted that the court applied the standard approach to incorporation.

Shipowners may be advised to pay attention to the wording of provisions in charters and bills of lading in order to avoid possible differences in interpretation of their applicability or inapplicability to bill of lading holders. Thus, a direct statement in the charter that, notwithstanding all other provisions, the cargo owner or the holder of the bill of lading is liable for claims for contributions in general average could prevent this dispute. ■

V. ОБЗОР НОВИНОК ЛИТЕРАТУРЫ ПО МОРСКОМУ ПРАВУ

Адмиралтейское и морское право. Томас Дж. Шенбаум. 6-е изд. 2020 | Admiralty and Maritime Law by Thomas J. Schoenbaum, 6th ed., 2020, West Academic Publishing

Эта книга по адмиралтейскому праву, широко известная как трактат для практиков, является эффективным руководством по текущей практике и недавним делам. Регулярно обновляемая с учетом происшедших событий и статутного морского права, она представляет собой обзор истории и традиций, лежащих в основе современных положений адмиралтейского права. Книга содержит комментарии автора и ссылки на основные дела, а также в ней представлены формы документов. В издании дан углубленный анализ таких вопросов, как суды присяжных в адмиралтействе, снятие возражений и использование арбитража для разрешения морских споров, а также рассмотрены важные судебные решения. Книга охватывает темы морского права, юрисдикции адмиралтейства, морских деликтов, средств правовой защиты моряков, компенсации рабочим, перевозки грузов, буксировки, чартера, загрязнения моря и морского страхования.

Морское право в вопросах и ответах. 2020. Х. Аллен Блэк, Чарли Папавизас | Maritime Law Answer Book 2020 by H. Allen Black, Charlie Papavizas

Книга, написанная двумя экспертами в области морского права, дает ответы на вопросы морского права, с которыми сталкиваются как специалисты, так и неспециалисты, и затрагивает проблемы, волнующие судовладельцев, судовых брокеров и грузоотправителей. Помимо изучения традиционных вопросов, которые обычно возникают в морских спорах, таких как выбор закона и ограничение ответственности, эта книга охватывает множество вопросов права США. И хотя материал посвящен законодательству и практике США, авторы включают некоторые ссылки на законодательство Великобритании, которое оказывает значительное влияние на многие практики, договоры аренды и финансовые операции.

Теория, право и практика морского арбитража. Ева Литина. 2020 | Theory, Law and Practice of Maritime Arbitration by Eva Litina, 2020

Книга, в которой подробно рассматривается феномен морского арбитража с особым акцентом на договорах морской перевозки грузов. Автор представляет первый комплексный и сравнительный анализ арбитражной практики в трех юрисдикциях, где расположены наиболее часто выбираемые места морских арбитражей: Лондоне, Нью-Йорке и Сингапуре. По оценкам Евы Литиной, более 80% мировой торговли осуществляется по морю, что делает морской транспорт основой мировой экономики. Большинство споров в судоходной отрасли разрешается посредством особых, частных, конфиденциальных арбитражных разбирательств, которые лучше всего можно понять, внимательно изучив стандартные формы контрактов, которые используются на практике, и прецедентное право, вытекающее из этого. Углубленный анализ применимых правил и соответствующей судебной практики в каждой юрисдикции обеспечивает основу для сравнительной оценки мест морских арбитражей. Помимо трех основных мест морского арбитража, анализ затрагивает морской арбитраж в других юрисдикциях, таких как Гонконг, Греция, Япония и Корея, что позволяет сравнить процесс в юрисдикциях общего и гражданского права. Книга завершается рассмотрением потенциального воздействия текущего международного политического ландшафта на будущее морского арбитража, его перспектив и предложениями исследований в этой области.

Современные тренды морского права. Прошанто К. Мукерджи, Максимо К. Мейджиамл., Цзинцзин Сюй. 2020 | Maritime Law in Motion by Proshanto K. Mukherjee, Maximo Q. Mejia, Jr., Jingjing Xu, 2020, Springer

Эта книга дает ценную информацию о различных современных проблемах государственного и частного морского права, включая междисциплинарные аспекты. Рассматриваются

темы публичного права, включая международное публичное право и морское право; в то же время исследуются разные темы частного права, например коммерческое морское право, коллизионное право и новые разработки в области применения передовых технологий в вопросах морского права. Кроме того, в книге освещаются текущие и актуальные дискуссии на международных морских форумах, таких как Международная морская организация, по вопросам нормативного и частного права в области морского экологического права, права, касающегося дел моряков и морской педагогики, безопасности на море, сравнительного права в морской сфере, торгового права, актуального анализа прецедентного права, налогового права в морском контексте, морского арбитража, пассажирских перевозок, портового права и ограничения ответственности.

Безопасность на море в Европе: сравнительный подход. Юстина Наврол и Зузанна Пепловска-Домбровска. 2020 | Maritime Safety in Europe: A Comparative Approach by Justyna Nawrol and Zuzanna Pełowska-Dąbrowska, 2020, Informa Law

Книга посвящена гармонизации правового регулирования систем безопасности на море в Европе. В ней описываются правовые основы системы безопасности на море в отдельных европейских странах, а также вопросы безопасности на море с точки зрения Международной морской организации (ИМО), Европейского Союза и Европейской ассоциации свободной торговли. Выдающиеся ученые из ведущих академических центров морского права Европы представляют национальные перспективы систем безопасности на море, ставя вопрос: гарантируют ли принятые национальные решения совместимость с правовым режимом ИМО и ЕС и как можно оценить глобальную систему и систему ЕС? Более того, в книге делается попытка дать ответы на вопрос: являются ли цели ИМО в области безопасности на море адекватными в свете текущих проблем безопасности и как добиться более высокого уровня соблюдения международных признанных стандартов безопасности на море?

Право в области судостроения. Саймон Кертис, Ян Гонт, Уильям Сесил. 2020 | The Law of Shipbuilding Contracts by Simon Curtis, Ian Gaunt, William Cecil, 2020, Informa Law

В книге рассматриваются принципы английского контрактного права применительно к судостроению. Это новое издание, являющееся ведущим пособием по договорам в области судостроения и морского строительства, широко используемым в мировом морском сообществе. Авторы проводят экспертный анализ основных форм контрактов на строительство судов, включая разделы, касающиеся дополнительных соглашений к контракту на постройку судов и контрактов на переоборудование судов, а также – впервые – контрактов на строительство морских нефтегазовых судов и установок. Новое издание было всесторонне обновлено, включая комментарии к недавним решениям Высокого суда Англии по контрактам на строительство судов и, в частности, связанным с ними гарантиям возмещения. Обсуждаются договорные и правовые последствия глобальной экономической нестабильности и сопряженное с этим увеличение количества и размера споров в судостроительном секторе, а также освещаются другие современные нормативные и правовые вопросы, возникающие в результате воздействия на окружающую среду и тенденции к «более чистым», более эффективным тоннажам. Эта книга представляет собой всеобъемлющий и авторитетный ресурс, необходимый покупателям и фрахтователям новостроя, судостроителям и работникам судостроительных верфей, судовым брокерам, сотрудникам банков и других поставщиков финансовых услуг, юристам и страховщикам, занятым в морском и офшорном нефтегазовом секторе, а также студентам, изучающим морское право.

Транспортные документы в области морской перевозки грузов: международное право и практика. Часлав Пейович. 2020 | Transport Documents in Carriage of Goods by Sea: International Law and Practice by Časlav Pejović, 2020

Предлагая свежий сравнительный подход к транспортным документам, используемым при морской перевозке грузов, эта книга охватывает коносаменты, морские накладные, судовые заказы на доставку, мультимодальные транспортные и электронные транспортные документы. В ней рассказывается об исторических событиях, о нынешних соглашениях и излагаются мысли автора о будущем этих транспортных документов, а также подробно разбираются соответствующие юридические вопросы. Издание представляет собой

исчерпывающий сборник прецедентного и статутного права по этому вопросу. Помимо английского права, в книге рассматривается право США, Франции, Германии и Италии, а также право нескольких восточноазиатских юрисдикций (Китая, Японии, Южной Кореи).

Военные риски в страховании Миллера. Майкл Дэйви, Оливер Кэплин, Джеймс Дэйви. 2020 | Miller's Marine War Risks by Michael Davey, Oliver Caplin, James Davey, 2020

«Военные риски в страховании» Миллера – единственная книга, посвященная обобщению и анализу страхования коммерческого судоходства от военных рисков. Она объединяет анализ правовых принципов, прецедентного права и законодательства с практикой страхового рынка, чтобы дать комментарии по сложным вопросам, касающимся обязательств, требований и страхового покрытия. Поскольку глобальные события становятся все более неопределенными в Персидском заливе и других местах, обновление классического текста Майкла Миллера будет очень полезным для практикующих юристов, работников страхового рынка и судоходной отрасли во всем мире.

Управление арктическим судоходством: переосмысление риска, воздействия человека и регулирования. Альдо Чиркоп, Флорис Гёрландт, Клаудио Апорта, Рональд Пелот. 2020 | Governance of Arctic Shipping: Rethinking Risk, Human Impacts and Regulation by Aldo Chircop, Floris Goerlandt, Claudio Aporta, Ronald Pelot, 2020

Книга посвящена арктическому судоходству и исследует, как изменения в океане и антропогенные воздействия влияют на наше понимание рисков, политики, управления и регулирования для безопасного судоходства, защиты окружающей среды, управления конфликтами между использованием океана и защитой интересов коренных народов. Изменения климата и потеря льда делают Север более доступным, открывая новые возможности и одновременно оказывая влияние на Арктику. В книге исследуются идеи по совершенствованию управления судоходством в Арктике посредством планирования с учетом рисков, морского пространственного планирования и повышения стандартов судоходства в целях безопасности, защиты окружающей среды и здоровья населения.

Воздействие судов на окружающую среду. Стивен де Мора, Тимоти Файлман, Томас Вэнс. 2020 | Environmental Impact of Ships by Stephen de Mora, Timothy Fileman, Thomas Vance, 2020

Судоходство отвечает за транспортировку 90% товаров мировой торговли. В этой книге содержится всесторонний обзор воздействия судоходства на окружающую среду. Рассматриваемые темы включают выбросы загрязняющих веществ, такие как выбросы в атмосферу, нефть, химические отходы, сточные воды и биоциды, а также воздействие незагрязняющих веществ, в том числе вред от распространения инвазивных видов, столкновений с дикой природой, шума, физический ущерб и экологические последствия, связанные с кораблекрушениями и демонтажем судов. Также освещается история соответствующего международного законодательства. Эта книга, в которой главы написаны известными международными авторами, дает глобальный взгляд на воздействие судов на окружающую среду, что делает ее полезным справочником для продвинутых студентов и исследователей наук об окружающей среде, а также для практиков в области морского права и политики, а также морского бизнеса.

Коносаменты. Сэр Ричард Эйкенс, Ричард Лорд, Майкл Д. Булс, Майкл Болдинг, Кيان Синг То. 2020 | Bills of Lading by Sir Richard Aikens, Richard Lord, Michael D. Bools, Michael Bolding, Kian Sing Toh, 2020, Informa Law

Коносаменты составляют важную часть морской перевозки грузов и международной торговли. Их многофункциональный характер вместе с большим объемом прецедентного права и нормативных актов делают право в этой области столь же сложным, сколь и коммерчески важным. Эта книга – бестселлер – в своем третьем издании содержит подробный анализ законодательства и практики, применимых к коносаментам до, во время и после отправки, помогая сегодняшним занятым специалистам быстро и легко найти необходимую информацию. Она была полностью переработана и дополнена всеми основными событиями, включая ссылки на все важные решения судов Сингапура и Дальнего Востока; анализ современных достижений в области мореходных качеств – от положений о проверке и одобрении до актуальных вопросов уязвимости и пиратских атак; детальное изучение фактов неправильной доставки, под-

дельных коносаментов и доставки без предъявления коносамента; пересмотренное освещение конфликтов и процедурных вопросов, в том числе судебные запреты, юрисдикционные споры и объем арбитража; ссылку на соответствующий европейский закон, касающийся вопросов юрисдикции и процедуры; комплексную обработку сменных счетов, перевалочных, домовых, палубных и контейнерных грузов и новый материал о практических последствиях использования электронных коносаментов и об использовании автоматизированных судов. Этот текст по-прежнему является незаменимым справочником для практикующих морских специалистов и организаций во всем мире.

Государственный портовый контроль. Оя Озчайир. 3-е изд. 2020 | Port State Control by Oya Özçayır, 3rd ed., 2020

Эта книга – наиболее существенное руководство по государственному портовому контролю. Она предоставляет подробную информацию по всем аспектам темы, включая правовую основу для государственного портового контроля, его глобальное применение и основные практические последствия для морского мира. Она также предлагает экспертный анализ процедур государственного портового контроля, определенных ИМО, и предоставляет обширную информацию о региональных соглашениях о государственном портовом контроле по всему миру. Государственный портовый контроль – это постоянно меняющаяся сфера права. Третье издание данной книги полностью обновлено и охватывает новые области, такие как последствия принятия Конвенции о труде в морском судостроении, поправки и изменения ко всем региональным системам государственного портового контроля с января 2011 г., новый Меморандум о взаимопонимании Абуджи и Эр-Рияда, Директива 95/21/ЕС, расширение контроля государства порта с сентября 2001 г., новая система, внедренная береговой охраной США с 2010 г., то, какие меры государства порта принимаются для улучшения соблюдения требований к рыболовству, пакет мер безопасности на море, принятый Европейским парламентом в 2009 г.

Морские перевозки грузов: баланс интересов сторон. Элайджа Иезекииль. 2020 | Carriage of Goods by Sea: Balancing the Interests of the Parties by Elijah Ezekiel, 2020

Это книга посвящена изучению ответственности и обязанностей сторон при осуществлении морской перевозки грузов. Вы узнаете, кто является участниками перевозки и каковы их роли и обязанности по соответствующим морским законами и в соотношении с коносаментом. Данное издание содержит обширный анализ этих фундаментальных вопросов. Также вы ознакомитесь с обязанностями в отношении перевозки и доставки как международных, так и каботажных грузов. Эту книгу крайне важно изучить, чтобы знать права и обязанности по договору морской перевозки грузов, а также получить информацию по основным обязательствам грузоотправителя, перевозчика и грузополучателя при осуществлении перевозки грузов морским транспортом. Кроме того, издание содержит сведения об ответственности перевозчика. Оно будет полезно для студентов, представителей международного сообщества, неправительственных организаций, частных организаций, правительственных учреждений и органов власти, а также для широкого круга читателей, новичков судоходного бизнеса, сотрудников судоходных корпораций и других заинтересованных лиц. В то же время из этой книги вы узнаете, что коносамент с момента своего появления стал важным инструментом морской торговли и международных документарных аккредитивов. Исходя из разных форм и основных характеристик коносамента, можно лучше понять его назначение, а изучив его функции, лучше оценить различные способы его использования и убедиться в том, что он стал незаменимым инструментом современной торговли. В книге также рассматриваются различные типы коносаментов, их отличительные характеристики и, наконец, природа коносамента в качестве правоустанавливающего документа (документа о титуле), подтверждения получения и свидетельства о состоянии товара. В книге анализируются правила, регулирующие распределение рисков и баланс прав и обязанностей между перевозчиком и грузовладельцем, такие как экономические потери для сторон, участвующих в коммерческой сделке, цель установления нормативных положений в международных морских конвенциях, которая заключается в создании справедливого баланса между перевозчиками и грузовладельцами путем определения режима ответственности перевозчика, различные положения, оговоренные в Гаагско-Висбийских правилах, обеспечивающие основу ответственности перевозчика.

В книге в общих чертах излагаются две основные обязанности перевозчика по приведению судна в мореходное состояние и надлежащей заботе о грузе. Если повреждение или потеря груза происходит, когда груз находится на хранении у перевозчика (в течение периода ответственности), формула, принятая в соответствии с Гаагско-Висбийскими правилами, заключается в том, что перевозчик считается виновным в такой потере или повреждении. Особое внимание в книге уделяется договору перевозки, правам и ответственности сторон договора морской перевозки грузов в случае невыполнения одной из сторон любого из согласованных условий.

Морское торговое право. Мелис Оздель. 2020 | Commercial Maritime Law by Melis Özdel, 2020

Название «Морское торговое право» не совсем верно: в мире существует множество различных законов о торговом мореплавании. Тем не менее оно является истинным отражением того, чего давно желали многие ученые-юристы и практикующие специалисты, – общей основы коммерческого морского права. В этой книге раскрываются сложности, связанные с преодолением разрыва между общим и гражданским правом, и обсуждается вопрос о том, останется ли название неправильным, несмотря на бесчисленные попытки гармонизации. Всемирно известные ученые-юристы и практики обсуждают здесь области, в которых разделяются общее право и гражданское право; влияние этих различий на разработку и ратификацию международных конвенций; поиск общих рамок и процедурные

аспекты разделения общего права и гражданского права, встроенные в морское торговое право.

Международное морское право. Сумитра Вудхалл. 2020 | International Maritime Laws | Practical Legal Pointers by Sumitra Woodhull, 2020

Эта книга представляет собой практическое и простое в использовании руководство по практике морской индустрии, которое подходит для студентов, слушающих курс по морскому праву. Это также хороший справочник для людей, работающих в морской отрасли, поскольку он предлагает руководство по способу подготовки отчетов о морских исследованиях, включающих правовые гарантии. Это крайне важно для защиты от наступления юридической ответственности. Кроме того, приведены некоторые полезные образцы морских соглашений, а также даны пояснения, облегчающие понимание Инкотермс и морских концепций. Информация преподносится с точки зрения профессионального юриста, который активно работал в морской индустрии.

Морское право и практика в Китае. Лян Чжао, Лианцзюнь Ли. 2020 | Maritime Law and Practice in China by Liang Zhao, Lianjun Li, 2020

Эта книга, в которой подробно рассматриваются морское право и судебная практика Китая, охватывает как материальное право, так и процессуальное морское право материкового Китая. Авторы с большим профессионализмом делятся информацией, полезной как для ученых, так и для практиков в области морского права. ■

V. REVIEW OF NEW PUBLICATIONS ON MARITIME LAW

Admiralty and Maritime Law by Thomas J. Schoenbaum, 6th, 2020, West Academic Publishing

Widely regarded as the practitioners' treatise, this admiralty law book is an efficient guide to current practices, recent cases, and the developments concerned. Updated regularly to reflect new events and statutory maritime law, it acts an overview of the history and traditions underlying today's admiralty law and policies. Footnotes complement author commentary and references to leading cases. Sample forms and documents are also provided for convenience. In-depth analysis of issues like jury trials in admiralty, admonitory relief and the use of arbitration to resolve maritime disputes, and scrutiny of significant court decisions make this a compendium of maritime law. The book covers the topics of the law of the sea, admiralty jurisdiction, maritime torts, seamen's remedies, workers' compensation, carriage of goods, towage, charter parties, marine pollution and marine insurance.

Maritime Law Answer Book 2020 by H. Allen Black, Charlie Papavizas

Written by two maritime practice experts, Maritime Law Answer Book provides answers to maritime law questions facing specialists and non-specialists alike, addressing issues that impact vessel owners, vessel bankers, and shippers of goods. Beyond examining traditional issues that arise generally in maritime disputes, such as choice of law and limitation of liability, this resource covers an array of U.S. regulatory issues ranging from promotional programs, such as the Maritime Security Program and coastwise trade regulation, to vessel financing considerations, environmental protection regulations, and criminal enforcement. The coverage is organized by the basic communities that come into contact with maritime law, such as vessel owners, bankers, and cargo shippers, and focuses on the kinds of questions members of those communities are likely to encounter in their daily practice. And while the material focuses on U.S. law and practice, the authors include some reference to U.K. law,

which has significant influence on many practices, leases, and financial transactions.

Theory, Law and Practice of Maritime Arbitration by Eva Litina, 2020

The book that delves deep into the phenomenon of maritime arbitration with a specific focus on contracts for the carriage of goods by sea. The author furnishes the first comprehensive and comparative analysis of arbitral practice in the three jurisdictions where the most frequently selected maritime arbitral seats are located: London, New York, and Singapore. It is estimated that over 80% of global trade by volume is carried by sea, making maritime transport the backbone of the global economy. Most disputes in the shipping industry are settled by distinctive, private, mystery-enshrouded arbitral proceedings that are best understood by a close examination of the standard form contracts that are used in practice and of the case law arising therefrom. An in-depth analysis of the applicable rules and relevant case law in each jurisdiction provides the basis from which a comparative assessment of maritime arbitral seats is achieved. Apart from the three main maritime arbitral seats, the analysis touches on maritime arbitration in other relevant jurisdictions, such as Hong Kong, Greece, Japan, and Korea, thus affording a comparison of the process in common and civil law jurisdictions. The book concludes by considering the potential impact of the current international political landscape and suggesting future perspectives and research in international maritime arbitration.

Maritime Law in Motion by Proshanto K. Mukherjee, Maximo Q. Mejia, Jr., Jingjing Xu, 2020, Springer

This book provides valuable insights into various contemporary issues in public and private maritime law, including interdisciplinary aspects. The public law topics addressed include public international law and law of the sea, while a variety of private law topics are explored, e.g. commercial maritime law, conflict of laws, and new developments in the

application of advanced technologies to maritime law issues. In addition, the book highlights current and topical discussions at international maritime forums such as the International Maritime Organization on regulatory and private law matters within the domain of marine environmental law, the law respecting seafarers' affairs and maritime pedagogics, maritime security, comparative law in the maritime field, trade law, recent case law analysis, taxation law in the maritime context, maritime arbitration, carriage of passengers, port law, and limitation of liability.

Maritime Safety in Europe: A Comparative Approach by Justyna Nawrol and Zuzanna Pełowska-Dąbrowska, 2020, Informa Law

The book is concerned with the harmonisation of maritime safety legal systems in Europe. It describes maritime safety legal systems in selected European countries as well as maritime safety issues from the perspective of the International Maritime Organisation, European Union, and European Free Trade Association. Distinguished scholars from Europe's leading maritime law academic centres present national perspectives of maritime safety systems, questioning whether the adopted national solutions guarantee the compatibility with IMO and EU legal regime, as well as assessing the global and EU system. Moreover, the book seeks to provide some answers as to whether the IMO goals on maritime safety are adequate in light of current safety challenges and how to achieve higher level of enforcement of internationally-recognised maritime safety standards. It will be of great assistance to those readers who need to familiarize themselves with current problems inherent in maritime safety, whether that be lawyers, scholars, professional mariners, or national institutions.

The Law of Shipbuilding Contracts by Simon Curtis, Ian Gaunt, William Cecil, 2020, Informa Law

The Law of Shipbuilding Contracts examines the principles of English contract law as these apply to shipbuilding. The leading text on shipbuilding and marine construction, widely used by the global maritime community, this new edition is updated to account for the "long tail" effects of the global economic crisis on the sector. The authors provide expert analysis on the key shipbuilding contract forms, including sections dealing with agreements ancillary to the shipbuilding contract and ship con-

version contracts, together with – for the first time – contracts for the construction of offshore oil and gas vessels and units. The new edition has been comprehensively updated, including commentary on recent High Court decisions on shipbuilding contracts and, in particular, associated refund guarantees. The contractual and legal consequences of global economic turbulence and the resultant increase in the number and size of disputes in the shipbuilding sector are discussed, alongside coverage of other contemporary regulatory and legal issues resulting from environmental pressures and the trend for "cleaner", more efficient tonnage. A comprehensive and authoritative resource, this book is essential reading for buyers and charterers of newbuilding tonnage, shipbuilders and offshore construction yards, shipbrokers, banks and other finance providers, lawyers and insurers working in the maritime and offshore oil and gas sectors, as well as students of maritime law.

Transport Documents in Carriage of Goods by Sea: International Law and Practice by Časlav Pejović, 2020

Bringing a fresh, comparative approach to transport documents used in the carriage of goods by sea, this book covers bills of lading, sea waybills, ship's delivery orders, multimodal transport documents, and electronic transport documents. The book covers historic developments, current conventions, and thoughts for the future on these transport documents; and delves deeply into the legal issues concerning them. It represents a comprehensive compilation of case and statute law from around the world on this subject. In addition to English law, the book covers American, French, German, and Italian laws, as well as the laws of several East Asian jurisdictions (China, Japan, South Korea). Primarily, the book will be of use to maritime law scholars and students, and lawyers who deal with shipping. It may also be of interest to international traders, banks, and ship masters and officers.

Miller's Marine War Risks by Michael Davey, Oliver Caplin, James Davey, 2020

Miller's Marine War Risks is the only book devoted to drawing together and analysing the insurance of commercial shipping against war risks. It merges analysis of the legal principles, case law, and legislation with the practice of the insurance market in order to provide commentary on difficult questions concerning liabilities, claims, and coverage. With

global events becoming more uncertain in the Gulf and elsewhere, the updating of Michael Miller's classic text will be of great use to legal practitioners, the insurance market, and the shipping industry throughout the world.

Governance of Arctic Shipping: Rethinking Risk, Human Impacts and Regulation by Aldo Chircop, Floris Goerlandt, Claudio Aporta, Ronald Pelot, 2020

The book focuses on Arctic shipping and investigates how ocean change and anthropogenic impacts affect our understanding of risk, policy, management and regulation for safe navigation, environment protection, conflict management between ocean uses, and protection of Indigenous peoples' interests. A rapidly changing Arctic as a result of climate change and ice loss is rendering the North more accessible, providing new opportunities while producing impacts on the Arctic. The book explores ideas for enhanced governance of Arctic shipping through risk-based planning, marine spatial planning and scaling up shipping standards for safety, environment protection and public health.

Environmental Impact of Ships by Stephen de Mora, Timothy Fileman, Thomas Vance, 2020

Shipping is responsible for transporting 90% of the world's trade. This book provides a comprehensive review of the impact shipping has on the environment. Topics covered include pollutant discharges such as atmospheric emissions, oil, chemical waste, sewage and biocides; as well as non-pollutant impacts including invasive species, wildlife collisions, noise, physical damage, and the environmental effects associated with shipwrecks and shipbreaking. The history of relevant international legislation is also covered. With chapters written by eminent international authors, this book provides a global perspective on the environmental impact of ships, making it a useful reference for advanced students and researchers of environmental science, as well as practitioners of maritime law and policy, and marine business.

Bills of Lading by Sir Richard Aikens, Richard Lord, Michael D. Bools, Michael Bolding, Kian Sing Toh, 2020, Informa Law

Bills of lading form an essential part of the carriage of goods by sea and international trade. Their multi-functional nature, together with the large vol-

ume of case law and regulation, make the law in this field as complex as it is commercially vital. This bestselling book, now in its third edition, provides a detailed analysis of the law and practice applicable to bills of lading before, during, and after shipment, helping today's busy practitioner to quickly and easily find the information they need. This book has been fully revised and updated with all the major developments, including: reference to increasingly important Singapore and Far-Eastern decisions; an analysis of modern developments in seaworthiness, from vetting and approval clauses to the topical issues of vulnerability and piracy attacks; detailed examination of misdelivery, fraudulent or forged bills of lading, and delivery without production of a bill of lading; revised coverage of conflicts and procedural matters, including anti-suit injunctions, jurisdiction battles, and the scope of arbitration; reference to relevant European law relating to issues of jurisdiction and procedure; comprehensive treatment of switch bills, transshipment, house bills, deck carriage, and container cargo; and new material on the practical implications of electronic bills of lading, and the implications of automated vessels. This text continues to provide an indispensable reference for maritime practitioners and institutions worldwide.

Port State Control by Oya Özçayir, 2020

This book is the quintessential guide to port state control. It provides detailed information on all aspects of the topic, including the legal base for port state control, its global application, and the major practical implications for the maritime world. It also offers expert analysis of the port state control procedures as defined by the IMO, and gives extensive information on regional port state control agreements throughout the globe. Port state control is an ever-changing area of law. This third edition is fully updated and covers new areas such as the implications of the Maritime Labour Convention, amendments and changes to all regional port state control systems since January 2011, the new Abuja and Riyadh Memorandum of Understanding, EU Directive 95/21, the expansion of port state controls since September 2001, the new system implemented by the US coast guard since 2010, how port state measures are being used to improve fisheries compliance, the 2009 maritime safety package, adopted by the European Parliament in 2009. This unique book is essential reading for all those who are involved in port state

control, including maritime lawyers, insurers, academics, charterers, shipowners, shipping companies and port officials.

Carriage of Goods by Sea: Balancing the Interests of the Parties by Elijah Ezekiel, 2020

Balancing the interests of the parties under the carriage of goods by sea is a book written to examine the responsibilities and the duties of the parties under the carriage of goods by sea. Also you will know who the actors in shipping are. What are their roles and responsibilities in accordance to the respective maritime laws, and in relation to the bill of lading? This book gives an extensive analysis of these fundamental questions. Also you will get to know the obligation in relation to carriage and delivery of goods both international and local, it is imperative to study this book very well in order to know your rights and duties under the contract of carriage of goods by sea, as well as getting the fundamental responsibilities and obligations of shipper, carrier and consignee in the business of carriage of goods by sea. The next in this book you need to know about are the carriers' liabilities, this book is relevant to maritime students, the international community, non-governmental organizations, civil society organizations, governmental institutions and authorities, and the general interest reader, a beginner in shipping business, corporate organization on shipping business and other interested individual, at the same time you will get to know that the bill of lading has since its evolution become an important tool of maritime trade and international documentary letters of credit. From its various forms and principal characteristics, a better understanding of the bill of lading is had and from its functions the different uses to which it can be put, are appreciated and it can be seen that it has become an indispensable tool of modern commerce, we also looked at the different types bills of lading and their distinguishing characteristics and lastly, the nature of a bill of lading i.e. as a document of title, as a receipt and evidence of the condition of the goods; this book examine the rules governing the regulation of the allocation of risks and balance of rights and responsibilities between the carrier and the cargo interests, such as economic loss to the parties involved in the business transaction, the objective of establishment of statutory regulations in international maritime conventions which is to create a fair balance between carriers and cargo interest by defining the carrier's liabilities regime, the various arts in the stipulated

rules of Hague Visby Rules provide the basis of carrier's liabilities was stated in this book, that states in general terms, the two basic obligations of the carrier to provide a seaworthy vessel and carefully and properly care for the cargo. If damage or loss occurs while cargo is under the custody of a carrier (within the period of responsibility) the formula adopted under the Hague Visby Rules is that the carrier is presumed at faulty. We also focus on the contract of carriage, rights and the liabilities of the parties to the contract of carriage of goods by sea, in the event of either of the party's failure to comply with any of the agreed terms.

Commercial Maritime Law by Melis Özdel, 2020

The title 'Commercial Maritime Law' is a misnomer. There is a patchwork of different commercial maritime laws around the world. However, the title is a true reflection of what many legal scholars and practitioners in the field have long desired: a common framework of commercial maritime law. This book unravels the complexities of bridging the gap between common law and civil law and will discuss whether the title will remain a misnomer despite the countless attempts at harmonisation. Internationally renowned legal scholars and practitioners discuss herein the areas in which the common law and civil law are divided; the impact of these differences on the drafting and ratification of international conventions; the search for a common framework; and the procedural aspects of the common law and civil law divide embedded within commercial maritime law.

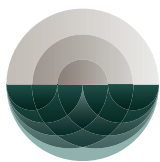
International Maritime Laws – Practical Legal Pointers by Sumitra Woodhull, 2020

This book is a practical and easy to follow guide on maritime industry practices which are suitable for students pursuing legal courses on maritime laws. It is also a suitable reference for people working in the maritime industry as it offers guidance on the manner in which to prepare Marine Survey Reports which incorporate legal safeguards. This is crucial for the defence against legal liability being incurred. There are also some useful samples of maritime agreements given as well as explanation with relative ease of understanding of Incoterms and maritime concepts. The information provided in this book is given from the perspective of a legal professional who has been actively involved in employment in the maritime industry.

Maritime Law and Practice in China by Liang Zhao, Lianjun Li, 2020

A comprehensive treatment of Chinese maritime law and judicial practice, this book covers

both substantive law and procedure law of maritime law in mainland China. This is a professional book for both academics and practitioners in the field of maritime law. ■



членский номер: _____
(заполняется представителем RUMLA)

ЗАЯВЛЕНИЕ О ВСТУПЛЕНИИ В АССОЦИАЦИЮ МОРСКОГО ПРАВА "RUMLA"

Выберите формат членства*, поставив **X** в соответствующей ячейке:

Ассоциированное членство (индивидуальное)
1400 рублей в год**

Полное членство (индивидуальное)
30 000 рублей в год

Ассоциированное членство (корпоративное)
1400 рублей в год

Полное членство (корпоративное)
30 000 рублей в год

ФИО/название компании: _____

Название компании, сотрудником которой Вы являетесь, должность/сфера деятельности компании:

Регион деятельности, адрес для корреспонденции:

Контактный телефон: _____

E-mail: _____

Веб-сайт: _____

О себе/о компании (информация будет доступна членам "RUMLA", если выбран публичный профиль):

Дополнительная информация, которую Вы хотели бы нам сообщить/цели вступления в организацию:

Дата: _____

Подпись: _____

* Подробнее с условиями и преимуществами каждого варианта можно ознакомиться на сайте rumla.org.

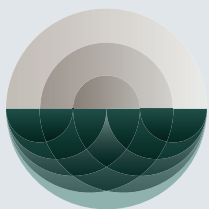
** Оплата взноса осуществляется путем банковского перевода по следующим реквизитам: получатель – Ассоциация по содействию в развитии международного публичного и международного частного морского права, ИНН/КПП 7842161386/784201001, банк-получатель – АО «Тинькофф Банк», к/с 30101810145250000974, р/с 40703810800000708662, БИК 044525974.

Согласие на обработку персональных данных

В целях рассылки информации о деятельности Ассоциации, направления уведомлений в соответствии с Уставом Ассоциации от 6 августа 2018 г., а также информирования посетителей сайта rumla.org о членах Ассоциации в соответствии с Политикой обработки персональных данных (размещена на сайте rumla.org) даю согласие Ассоциации по содействию в развитии международного публичного и международного частного морского права, расположенной по адресу: Санкт-Петербург, Орловская ул., д. 1, лит. А, офис 31-Н, на обработку моих персональных данных, указанных мной в настоящем Заявлении, то есть на совершение действий, предусмотренных п. 3 ст. 3 Федерального закона от 27 июля 2006 г. №152-ФЗ «О персональных данных». Настоящее согласие действует со дня его подписания до дня отзыва в письменной форме.

Дата: _____

Подпись: _____



RUSSIAN
MARITIME LAW
ASSOCIATION

Ассоциация Морского Права RUMLA



www.RUMLA.org