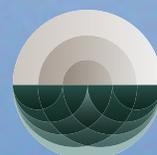


АССОЦИАЦИЯ  
МОРСКОГО  
ПРАВА



RUMLA

# МОРСКОЕ ПРАВО

ВЫПУСК 1/25

Maritime Law Journal



## 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:

Дождев Д.В., профессор, д.ю.н.

Гницевич К.В., к.ю.н.

Приходько И.А., д.ю.н.

Путря К.Е., к.ю.н.

Ревякин А.П., к.ю.н.

Синицын С.А., д.ю.н.

Фалилеев П.А., к.ю.н.

Фигуров П.К., LL.M

Журнал «Морское право» зарегистрирован  
Федеральной службой по надзору в сфере связи  
и массовых коммуникаций.

Языки: русский и английский.

Свидетельство о регистрации печатного СМИ:

ПИ ФС № 77-79642 от 18.12.2020.

Свидетельство о регистрации сетевого издания СМИ:

ЭЛ № ФС 77-83945 от 11.10.2022.

Учредитель и издатель: Ассоциация морского права.

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

Адрес типографии: «Т8 Издательские Технологии»,  
109548, г. Москва, Волгоградский пр-т, 42, корп. 5.

Формат А4. Тираж 500 экз.

Свободная цена.

Номер телефона и адрес электронной почты редакции:

+7 (812) 401 48 10, rumla@rumla.org

Порядковый номер выпуска и дата его выхода в свет:

1/2025, 31.03.2025

www.rumla.org.ru

Знак информационной продукции 16+

© «Морское право», 2025

## ABOUT THE JOURNAL

The Maritime Law Journal was founded by the Russian 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 journal 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. Krasnokutskiy

### EDITORIAL COUNCIL:

Dozhdev D.V., Professor, Doctor of Law

Gnitsevich K.V., Ph.D

Prikhodko I.A., Doctor of Law

Putrya K.E., Ph.D

Revyakin A.P., Ph.D

Sinitsyn S.A., Doctor of Law

Falileev P.A., Ph.D

Figurov P.K., LL.M

Maritime Law Journal was registered as mass media by the Federal Service for Supervision in the Sphere of Telecom, Information Technologies and Mass Communications.

Languages: Russian, English.

Certificate of Print Media: ПИ № ФС 77-79642 dated December 18, 2020.

Certificate of e-Media: ЭЛ № ФС 77-83945 dated October 11, 2022.

Founder and Publisher: Maritime Law Association.

Address of the Editorial office and Publisher: 191124, St. Petersburg, Orlovskaya st., 1, building A, office 31-N.

Printing office address: T8 Izdatelskie Tekhnologii, 109548, Moscow, Volgogradsky pr., 42, building 5.

Format A4. Circulation 500 copies.

Free price.

Phone number and email address of the Editorial office:

rumla@rumla.org, +7 (812) 401 48 10

Issue number and publication date: 1/2025, 31.03.2025

www.rumla.org

Information product label 16+

© "Maritime Law Journal", 2025

# Содержание

---

<b>ВСТУПИТЕЛЬНОЕ СЛОВО</b> .....	5
<b>I. СОБЫТИЯ И ИСТОРИЯ</b> .....	9
1.1. Анонс юбилея 120 лет.....	9
1.2. Российское общество морского права: кто, как и зачем создал его в начале XX века.....	11
<b>II. ОБЗОР СУДЕБНОЙ ПРАКТИКИ РОССИИ</b> .....	72
2.1. Статистика и общий обзор за 2-й, 3-й, 4-й кв 2024 .....	72
2.2. Статистика и общий обзор за 1-й кв 2025.....	83
<b>III. СТАТЬИ</b> .....	89
<i>Шихолева Е.</i> Общая авария. Развитие института и его признаки .....	89
<i>Ждан-Пушкина Д., Широбокова А.</i> Регулирование общей аварии в морском арбитраже.....	112
<b>IV. УНИФИКАЦИЯ МОРСКОГО ПРАВА</b> .....	125
Вступление.....	125
<i>Козлов В.</i> Руководство ММК в отношении общей аварии.....	126
<i>Козлов В.</i> Проформы обеспечения требований по общей аварии.....	151
<i>Козлов В.</i> Йорк-Антверпенские правила 2016 г. ....	160
<b>V. ОБЗОР НОВИНОК ЛИТЕРАТУРЫ ПО МОРСКОМУ ПРАВУ</b> .....	178

# Contents

---

<b>PREFACE</b> .....	7
<b>I. EVENTS &amp; HISTORY</b> .....	10
1.1. Announcement of the 120th Jubilee.....	10
1.2. Russian Maritime Law Society at the beginning of the 20th century: Origins, Founders, and Purpose.....	42
<b>II. REVIEW OF RUSSIAN CASE LAW</b> .....	78
2.1. Statistics and General Overview 2 <sup>nd</sup> , 3 <sup>rd</sup> , 4 <sup>th</sup> Q 2024.....	78
2.2. Statistics and General Overview 1 <sup>st</sup> Q 2025.....	86
<b>III. ARTICLES</b> .....	101
<i>Evgeniia Shikholeva</i> General Average: Development and Characteristics of the Institution .....	101
<i>Daria Zhdan-Pushkina, Anastasia Shirobokova</i> Regulation of General Average in Maritime Arbitration.....	119
<b>IV. UNIFICATION OF MARITIME LAW</b> .....	125
Introduction.....	125
<i>Victor Kozlov</i> CMI Guidelines Relating To General Average .....	126
<i>Victor Kozlov</i> Appendix – GA Security Forms .....	151
<i>Victor Kozlov</i> York-Antwerp Rules 2016.....	160
<b>V. REVIEW OF NEW PUBLICATIONS ON MARITIME LAW AND THE LAW OF THE SEA</b> .....	191

# Вступительное слово



Первый выпуск журнала за 2025 год охватывает период с января по март. Основной темой выпуска является общая авария — один из самых древних институтов морского права, но при этом наименее понятный и не имеющий аналогов в других отраслях.

Традиционной рубрикой журнала «Морское право» является статистика «морских» дел. До выхода в свет журнала «Морское право» она не публиковалась, ведь дела арбитражных судов не квалифицировались в качестве «морских» для целей учета. Между тем их выделение в отдельную категорию и статистический учет имеют большое значение для отрасли. В этом выпуске представлена статистика за первый квартал 2025 года, а также за последние три квартала 2024 года Рубрику ведет Булат Каримов.

В этом году Российскому обществу морского права — предшественнику Российской ассоциации морского права — исполняется 120 лет. Общество учреждено в Санкт-Петербурге в 1905 году, впоследствии принято в Международный морской комитет (ММК), а уже в 1907 году оно стало полноценным участником конференции ММК в Венеции в качестве представителя от Российской империи.

В течение нескольких лет ассоциация вела работу по поиску и сбору информации из архивов о Российском обществе морского права. Некоторые короткие заметки по истории общества были опубликованы в выпусках 5/2021 и 3/2022 журнала «Морское право».

В результате длительной, трудоемкой и просто затратной работы были собраны уникальные, ранее нигде не опубликованные материалы об истории Российского общества морского права. Ассоциация выражает благодарность Юлии Савриной и ее коллегам за организацию архивной работы, поиск и копирование подлинных документов из государственных архивов, а также Екатерине Ткаченко за кропотливое изучение собранных документов, расшифровку рукописных страниц и исследовательскую работу, результатом которой стала статья об истории общества — его учреждении и деятельности в первые десятилетия XX века. Статья предоставляет уникальную возможность ознакомиться с редкими архивными материалами: повестками общих собраний, письмами, заметками, а самое главное — списком членов общества по состоянию на 1913 год. **В российской историографии материалы публикуются впервые!**

В данном выпуске мы продолжаем нашу рубрику «Унификация морского права». Согласно статье 1 конституции ММК цель его существования — «способствовать унификации морского права во всех его аспектах». В достижении этой цели ММК помогают национальные ассоциации морского права.

В рамках работы по унификации морского права на Ассамблее ММК в октябре 2022 года в Антверпене было принято второе издание (октябрь 2022 года) Руководства ММК в отношении общей аварии (*CMI Guidelines Relating To General Average*). Ассоциация морского права (RUMLA) голосовала за принятие Руководства. Оно подготовлено для предпринимателей, чтобы помочь им понять практику и основные принципы общей аварии. В приложении к Руководству приведены проформы обеспечения

требований по общей аварии (*GA Security Forms*): общеаварийная подписка по грузу, общеаварийная гарантия по грузу, общеаварийная подписка по бункеру и/или фрахту, общеаварийная гарантия по бункеру и/или фрахту.

Институт общей аварии является во многом унифицированным: нормы главы XVI КТМ РФ «Общая авария» основаны на Йорк-Антверпенских правилах 1994 года и практически дословно их воспроизводят. Морское право не стоит на месте — с момента утверждения ММК Правил 1994 года появились Правила 2004 года и 2016 года.

До сегодняшнего дня существовали разные, порой противоречивые версии переводов Правил на русский язык, равно как и переводов проформ. Обычно это были дословные переводы, которые не отражали правовые особенности такого сложного института, как общая авария, и не учитывали семантическую специфику правовых понятий на английском языке. Перевод Правил 2016 года, а также Руководства 2022 года был осуществлен одним из ведущих специалистов в области морского права, свободно владеющим русским, английским и норвежским языками, Козловым Виктором Борисовичем. Ассоциация морского права (RUMLA) выражает искреннюю благодарность Виктору Борисовичу. Мы уверены, что перевод Правил, Руководства и проформ поможет как предпринимателям — судовладельцам, грузовладельцам, страховщикам и прочим, — так и юристам, адвокатам и даже судьям. Формы, утвержденные ММК, теперь доступны для использования как на английском, так и на русском языке, а для толкования или при возникновении споров можно обратиться к унифицированному переводу Правил и Руководства на русский язык.

В разделе «Статьи» Евгенией Шихолевой проводится исследование института общей аварии с акцентом на развитие понятия и ключевые признаки. Автор рассматривает исторические этапы формирования этого института и современный подход к его применению. Дарья Ждан-Пушкина и Анастасия Широкова рассматривают регулирование общей аварии в морском арбитраже, в том числе на примере российских и иностранных судебных дел.

Завершается этот выпуск традиционной рубрикой — «Обзор новинок литературы по морскому праву». В данном журнале — 38 книг за 2024 год и 10 книг за первый квартал 2025 года. Рубрику ведет Иван Кобченко.

Статьи, новости, обзоры судебной практики и новинок литературы должны заинтересовать специализирующихся на морском праве юристов — адвокатов в широком смысле этого слова, судей, студентов, преподавателей — и держать их в курсе развития отрасли. Мы публикуем статьи ученых, практикующих, а также начинающих юристов, чтобы формировать юридическое сообщество из представителей всех поколений.

Мы рады внести свой вклад в унификацию морского права во всех аспектах!

*Президент Ассоциации морского права (RUMLA)  
Константин Краснокутский*

# Preface



The first issue of Maritime Law Journal for 2025 covers the period from January to March. The central theme of this issue is general average — one of the oldest yet most enigmatic institutions of maritime law, unparalleled in other branches of law.

A traditional feature of the Journal is the statistics of “maritime” cases heard in the commercial courts. Prior to the publication of the Maritime Law Journal, statistics on “maritime” cases have not been published, as commercial cases were not categorised as “maritime”. However, such categorisation and statistics are important for the industry. This issue covers the statistics for the first quarter of 2025 and the last three quarters of 2024. The statistics are kept by Bulat Karimov.

This year marks the 120th anniversary of the Association’s predecessor — the Russian Maritime Law Society. Founded in Saint Petersburg in 1905, the Society subsequently joined the Comité Maritime International (CMI) and, by 1907, had already participated fully in the CMI conference in Venice as a representative of Russia.

Over several years, the Russian Maritime Law Association (RUMLA) has been engaged in an extensive effort to locate and collect archival materials about the Russian Maritime Law Society. Brief notes on the Society’s history were published in Issues 5/2021 and 3/2022 of the Maritime Law Journal.

As a result of a long, time-consuming, and costly research process, a unique body of previously unpublished, historical documents on the Russian Maritime Law Society was gathered. The Association extends its gratitude to Yulia Savrina and her colleagues for organizing the archival research, locating, and copying original documents from the State Archives, as well as to Ekaterina Tkachenko for her meticulous examination of the gathered materials, transcription of handwritten pages, and research efforts culminating in an article about the history of the Society — its establishment and activities during the first decades of the 20<sup>th</sup> century. The article offers an exceptional opportunity to examine rare archival materials, including meeting agendas, correspondence, internal notes, and most notably, the Society’s membership list as of 1913. **These documents are being published for the first time in Russian historiography!**

In this issue, we continue our section “Unification of Maritime Law”. According to Article 1 of the CMI Constitution, its objective is “to contribute by all appropriate means and activities to the unification of maritime law in all its aspects.” National maritime law associations contribute to this objective.

As part of this unification effort, the CMI adopted the second edition of the CMI Guidelines Relating to General Average at the October 2022 Assembly in Antwerp. The Russian Maritime Law Association (RUMLA) voted in favor of the adoption. The Guidelines were prepared for commercial parties to assist their understanding of the practice and basic principles of general average. The Appendix to the Guidelines include General Average Security Forms: General Average Bond for Cargo, General Average Guarantee for Cargo, General Average Bond for Bunkers and/or Freight, and General Average Guarantee for Bunkers and/or Freight.

The legal institution of general average is largely unified. Chapter XVI of the Russian Merchant Shipping Code 'General Average,' is based on the York-Antwerp Rules of 1994 and reproduces them almost verbatim. Maritime law, however, continues to evolve and since the adoption of the 1994 Rules by the CMI, new Rules were introduced in 2004 and 2016.

To this day, various inconsistent, and at times contradictory, Russian translations of the Rules and Security Forms have been in circulation. These translations were generally literal, failing to convey the legal nuances of such a complex legal institution as general average, nor did they take into account the semantic peculiarities of legal concepts expressed in the English language. The 2016 Rules and the 2022 Guidelines have now been translated by one of the leading experts in maritime law, fluent in Russian, English, and Norwegian – Victor Borisovich Kozlov. The Russian Maritime Law Association (RUMLA) extends its sincere gratitude to Victor Kozlov. We are confident that the translation of the Rules, Guidelines, and Security Forms will serve shipowners, cargo owners, insurers, and other commercial parties, as well as legal professionals, advocates, and even judges. The CMI approved forms are now available in both English and Russian. The unified translation of the Rules and Guidelines into the Russian language may be used for interpretative purposes and in the event of a dispute.

The Articles section includes research of general average by Evgenia Shikholeva, focusing on the evolution of the concept and its key characteristics. The author explores both historical development and the contemporary approach to its application. Daria Zhdan-Pushkina and Anastasia Shirobokova examine general average in maritime arbitration, with reference to Russian and foreign case law.

This issue concludes with the Journal's traditional section — review of new literature on maritime law. 38 books published in 2024 and 10 books published in the first quarter of 2025 are reviewed in this issue of the Journal. The section is curated by Ivan Kobchenko.

The case reviews and articles, news and reviews of new publications are aimed to have a wide appeal to those with interest in maritime law — attorneys, judges, students, tutors, and keep them abreast of the developments. We publish articles by academics, practicing lawyers and also by young lawyers to shape a legal community of all generations.

We are happy to contribute to the unification of maritime law in all its aspects!

*President of the Russian Maritime Law Association (RUMLA)  
Konstantin Krasnokutskiy*

# I. СОБЫТИЯ И ИСТОРИЯ

В этом году Российскому обществу морского права — предшественнику Российской ассоциации морского права — исполняется 120 лет. Общество учреждено в Санкт-Петербурге в 1905 году, впоследствии принято в Международный морской комитет (ММК), а уже в 1907 году оно стало полноценным участником конференции ММК в Венеции в качестве представителя от Российской империи.

В течение нескольких лет ассоциация вела работу по поиску и сбору информации из архивов о Российском обществе морского права. Некоторые короткие заметки по истории общества были опубликованы в выпусках 5/2021 и 3/2022 журнала «Морское право».

В результате длительной, трудоемкой и просто затратной работы были собраны уникальные, ранее нигде не опубликованные материалы

об истории Российского общества морского права. Ассоциация выражает благодарность Юлии Савриной и ее коллегам за организацию архивной работы, поиск и копирование подлинных документов из государственных архивов, а также Екатерине Ткаченко за кропотливое изучение собранных документов, расшифровку рукописных страниц и исследовательскую работу, результатом которой стала статья об истории общества — его учреждении и деятельности в первые десятилетия XX века. Статья предоставляет уникальную возможность ознакомиться с редкими архивными материалами: повестками общих собраний, письмами, заметками, а самое главное — списком членов общества по состоянию на 1913 год. **В российской историографии материалы публикуются впервые!**

## 1.1. Анонс мероприятия, посвященного празднованию 120-летия со дня основания Российского общества морского права

Осенью 2025 года в аутентичном пространстве Wawelberg Hall, которое некогда было операционным залом Петербургского Торгового банка, пройдет конференция, приуроченная к 120-летию Российского общества морского права. Это знаковое событие объединит ведущих экспертов, юристов и представителей научного сообщества в области морского права.

Конференция подчеркнет вклад Российского общества морского права в формирование правовой базы для устойчивого развития морской отрасли и укрепление позиций России в международных отношениях. Участники конференции также обсудят актуальные вопросы, связанные с регулированием морской деятельности, международным сотрудничеством и защитой морских ресурсов.

Подобное мероприятие уже проводилось в 2021 году, и оно получило широкий отклик среди специалистов в области морского права. Но этой осенью ожидается еще более масштабное событие, которое станет не только площадкой для профессионального диалога, но и торжественным празднованием, напоминающим о богатой истории Российского общества морского права.

# I. EVENTS & HISTORY

This year marks the 120<sup>th</sup> anniversary of the Association's predecessor — the Russian Maritime Law Society. Founded in Saint Petersburg in 1905, the Society subsequently joined the *Comité Maritime International (CMI)* and, by 1907, had already participated fully in the CMI conference in Venice as a representative of Russia.

Over several years, the Russian Maritime Law Association (RUMLA) has been engaged in an extensive effort to locate and collect archival materials about the Russian Maritime Law Society. Brief notes on the Society's history were published in Issues 5/2021 and 3/2022 of the *Maritime Law Journal*.

As a result of a long, time-consuming, and costly research process, a unique body of previously unpublished, historical documents

on the Russian Maritime Law Society was gathered. The Association extends its gratitude to Yulia Savrina and her colleagues for organizing the archival research, locating, and copying original documents from the State Archives, as well as to Ekaterina Tkachenko for her meticulous examination of the gathered materials, transcription of handwritten pages, and research efforts culminating in an article about the history of the Society — its establishment and activities during the first decades of the 20th century. The article offers an exceptional opportunity to examine rare archival materials, including meeting agendas, correspondence, internal notes, and most notably, the Society's membership list as of 1913. **These documents are being published for the first time in Russian historiography!**

## 1.1. Announcement of the Jubilee (celebration of the 120<sup>th</sup> anniversary of the Russian Maritime Law Society)

In autumn 2025, the conference commemorating the 120<sup>th</sup> anniversary of the Russian Maritime Law Society will take place in the authentic setting of Wawelberg Hall, formerly the operational hall of the St. Petersburg Commercial Bank. This landmark event will bring together leading experts, lawyers, and academic professionals in the field of maritime law.

The conference will highlight the contributions of the Russian Maritime Law Society to the creation of a legal framework supporting the sustainable development of the maritime industry and strengthening Russia's position in international relations. Participants will also discuss current issues related to maritime regulation, international cooperation, and the protection of marine resources.

A similar event took place in 2021, receiving widespread recognition among maritime law specialists. This autumn, however, an even more extensive celebration is anticipated, serving not only as a platform for professional dialogue but also as a solemn occasion commemorating the rich history of the Maritime Law Society.



**Екатерина Олеговна Ткаченко,**  
Юрист, практика банкротства

## 1.2. Российское общество морского права: кто, как и зачем создал его в начале XX века

*Данная статья представляет собой подробную историческую справку про Российское общество морского права, основанную на ранее нигде не публиковавшихся архивных документах. Материал всесторонне раскрывает исторический и социальный контекст, в котором формировались предпосылки к созданию на территории Российской империи первой подобной организации. В статье анализируются нормы морского права того периода, приводится переписка Международного морского комитета с российскими министрами, в которой надгосударственная организация приводит убедительные аргументы в пользу создания национальной ассоциации морского права. Публикация содержит краткую историю Общества, рассказывая о том, как туда вступали новые участники, как они проводили собрания и готовились к конференциям Международного морского комитета. Также мы впервые раскрываем полный список членов Общества по состоянию на 1913 год.*

### 1. Исторический контекст: тренд на кодификацию законов и развитие морской торговли. Первые предпосылки к созданию Российского общества морского права

Период основания организации — начало XX века — совпал с интенсивным развитием торгового мореходства, которое повысило значение флота в экономике страны и обнажило ряд проблем как в национальном морском законодательстве, так и в текущем состоянии мореплавания. Это потребовало не просто повышенного внимания, но активного вовлечения правительства Российской империи в вопросы морского дела.

Представление об актуальных проблемах в данной области, запустивших ряд важных государственных решений и изменений, дают нам несколько источников. Один из них — доклад Георгия Тимофеевича Рыбчевского, действительного члена и ревизора Императорского Общества для содействия русскому торговому мореходству, коллежского советника. В 1904 году он изучал причины плохого развития русского торгового флота и предложил принять ряд мер, чтобы преодолеть выявленные проблемы. Итогом его работы стали два объемных доклада, один из которых представляет для нас особый интерес<sup>1</sup>. В нем Рыбчевский перечислил факторы, которые, по его мнению, мешают развитию мореходства в стране.

<sup>1</sup> РГИА. Ф. 95, оп. 5, д. 505. По докладам коллежского советника Рыбчевского о причинах плохого развития русского торгового мореплавания и о политико-экономических мерах развития русского торгового мореходства и судостроения 01.01.1905. Справка Г.Т. Рыбчевского. С. 11.

Первый фактор — замкнутость российских европейских морей: они заперты узкими проливами, которые контролируют иностранные государства. Если те начнут боевые действия, то их военные суда легко захватят отечественные торговые в этих проливах.

Второй причиной слабого развития мореходства Рыбчевский считал изолированность населения страны от мореходной деятельности из-за географического положения. В числе других проблем докладчик выделял недостаточное развитие торгового и военного судостроения — это приводило к переходу громадных капиталов в руки иностранных судостроителей.

Другой источник, который дает представление о состоянии русского торгового мореходства и соответствующем законодательстве начала XX века, — это первый тематический обзор иностранных журналов за первые два месяца 1904 года<sup>2</sup>. Данный труд в экспериментальном формате подготовил Отдел торгового мореплавания (на тот момент он находился в составе Главного управления торгового мореплавания и портов).

Изученные отделом издания освещали национальное морское законодательство, состояние торгового мореплавания, судостроения, машиностроения и изменения фрахтовых цен за предыдущий год в разных странах (в Англии, Германии, Франции, Испании, Японии и США). Более того, выписываемые зарубежные издания предоставляли справочный материал по поводу разработки возникавших в отделе законодательных инициатив<sup>3</sup>.

В первом обзоре отдел указал, что правительственные и общественные круги проявляют к судьбе торгового мореходства все больше внимания: везде делаются шаги для поднятия и поощрения морских торговых отношений. Им же стало отводиться и более видное место в экономической жизни разных стран.

Еще один вывод был связан с продолжающейся Русско-японской войной. Как отмечали в отделе, тогда ждали обнародования воюющими списка грузов, считающихся военной контрабандой. Поэтому из-за неясного представления о морском праве оказалось невозможно фрахтовать российские суда в Великобритании. «Но надо думать, что обильно помещаемые жур-

налами разъяснения об условиях нейтральной торговли приведут торговые сношения в нормальное положение», — надеялись в Главном управлении торгового мореплавания и портов.

Другой интересный документ, найденный в том же архиве, — статья из немецкой газеты «Ганза», опубликованная 16 января 1904 года. Она была посвящена мерам, которые Главное управление предпринимало для поддержания торгового мореходства. Из заметки становится понятно, что в Российской империи действительно начала активно меняться сфера торгового мореплавания. Правительство разрабатывало меры поощрения судостроения и пересматривало действующие правовые нормы.

«Вновь учрежденное Главное управление торгового мореплавания и портов лихорадочно работает в двух направлениях: вырабатывает законоположения, регулирующие торговое мореплавание, и стремится оказать содействие развитию и увеличению этого дела в России, дабы она могла в этом отношении занять подобающее ей место среди других государств», — объясняет автор статьи.

В материале сказано, что Главное управление занималось разработкой нового закона в сфере морского дела, который в основном касается несчастных случаев на море. Но более административное значение придавалось другому, уже окончательно разработанному закону, — портовому.

Поощрительной мерой Главного управления для развития торгового мореходства в статье назван разрабатываемый закон о судовой ипотеке — о выдаче Государственным банком ссуд как под деревянные, так и под железные и стальные суда. Были и другие меры поддержки, например материальное поощрение за постройку судов в России и субсидирование через выдачу навигационных премий. Против последних категорически высказывались в 1903 году некоторые члены Императорского Общества судоходства, хотя и признавали необходимость стимулировать важные в торговом отношении рейсы.

«Таким образом, в России скоро предстоит искусственное развитие торгового мореходства, — подытожили в «Ганзе». — Это мероприятие русского правительства кажется непонятным ввиду того, что еще недавно оно получило

<sup>2</sup> РГИА. Ф. 95, оп. 5, д. 104. Обзор иностранных периодических изданий по вопросам торгового мореплавания. С. 2.

<sup>3</sup> РГИА. Ф. 95, оп. 5, д. 525. О библиотеке отдела 1905 г. С. 1.

очень печальные результаты от искусственного же увеличения промышленности посредством запретительных пошлин, громадных правительственных заказов и разных льгот. Видимо, цель была достигнута — промышленность сделала в короткое время огромные шаги вперед. Но когда покровительственная система немного ослабла и правительственные заказы сократились, то оказалось, что вырастили тепличное растение, которое не могло жить самостоятельной жизнью».

Оценив наступившие в итоге кризиса промышленности тяжелые последствия, автор пророчит такой же исход и для сферы торгового мореплавания. «Если благодаря навигационным премиям русский торговый флот и сильно увеличится, то еще вопрос, послужит ли это народному благосостоянию, так как хотя новые предприятия, может быть, и дадут некоторые результаты, но, не будучи начаты на твердых экономических устоях, они неминуемо должны погибнуть, как тепличное растение, коль скоро его лишат искусственной атмосферы», — заключили в «Ганзе».

Другие проблемы, с которыми сталкивалось торговое мореплавание на заре XX века, обнаруживались в области его законодательного регулирования.

В начале XX века в России регулирование торгового мореплавания базировалось в основном на нормах рекомендательного характера, которые не определяли четких санкций за их нарушение и не обеспечивали ясного механизма для контроля их исполнения. Это создавало благоприятные условия для произвольного толкования норм и, соответственно, для их нарушения.

Вторая проблема — отсутствие специального закона о торговом мореплавании. Связанные с ним отношения регулировал Торговый устав 1653 года — свод законов, распространявшийся в том числе на торговое мореплавание, но в основном охватывающий торговое право в целом. Однако связи со стремительным развитием мировой торговли и морского промысла Российская империя, в которой на тот момент отсутствовало специальное законодательство в области морской торговли, нуждалась в его принятии.

Именно поэтому в стране начинается активное изучение иностранных периодических изданий и анализ зарубежного опыта в области

морского законодательства, и с 1902 года стар-тует работа по кодификации специального законодательства и разработке проекта Уложения о торговом мореплавании.

Для этих целей 23 ноября 1901 года по докладу бывшего министра финансов, статс-секретаря Сергея Юльевича Витте учреждается Особое совещание<sup>4</sup>. Оно должно было составить на основе накопившегося опыта и современного состояния права новое уложение о торговом мореплавании, которое представляло бы собой кодекс всех постановлений по этому предмету.

Особое совещание под председательством главноуправляющего торговым мореплаванием и портами великого князя Александра Михайловича открыло заседания 4 марта 1902 года. В его состав вошли и представители Морского министерства, Министерств иностранных дел, финансов и юстиции. Интересы Морского министерства в заседаниях представляли заведующий кодификационными работами, действительный статский советник Георгий Георгиевич Стеблин-Каменский, юрисконсульт министерства Иван Егорович Стеблин-Каменский и профессор Николаевской морской академии, полковник Российского императорского флота Иван Александрович Овчинников. В 1905 году должность председателя Особого совещания занял Иосиф Иванович Карницкий — юрист, сенатор, действительный тайный советник.

Для разработки отдельных вопросов морского права и изучения актуальной практики Особое совещание не только выслушивало постоянных сотрудников, но и привлекало к работе юристов, экспертов и практиков морского дела. В заседаниях нередко участвовали представители пароходных и транспортных предприятий, страховых обществ, профессиональных союзов моряков, торгующего в портах купечества и обществ поощрения судоходства.

Совещание стремилось обеспечивать гласность своей работы и собирало мнения и отзывы на законопроекты всех заинтересованных учреждений и лиц. Например, оно опрашивало биржевые комитеты и правления пароходных обществ, приглашало высказаться всех частных лиц, «которые по практическому знакомству с мореходным делом могли бы помочь своими указаниями, почерпнутыми из жизненного опыта в морском деле», даже если они и не занимали общественных должностей.

<sup>4</sup> РГИА. Ф. 95, оп. 5, д. 839. По вопросам, касающимся законодательных учреждений, 1905–1909. С. 26.

Участники Особого совещания также активно изучали положения английских, немецких, итальянских и норвежских законов и кодексов о торговом мореплавании. Собранные таким образом материалы и легли в основу будущего проекта уложения<sup>5</sup>.

Важно отметить, что на первых заседаниях специалисты исследовали «совершенно неотложные» вопросы морского права, которые требовали разработки в первую очередь и законодательного утверждения отдельно от всего уложения.

Первый такой вопрос — определение условий, при соблюдении которых судно можно признать российским и разрешить пользоваться правом поднятия национального флага. Вторая неотложная задача — введение морской ипотеки для обеспечения кредита под суда. Вне очереди также разрабатывались проекты новых законов об ограничении ответственности владельцев морских судов и о служебном и научном цензе судоводителей и механиков торгового флота.

«Все более выяснялась спешность настоящего дела, вызываемая насущными интересами мореходного промысла, а также и предпочтительность сообщения проекта на заключение заинтересованных учреждений и лиц, в виде цельного проекта уложения, а не частных проектов, имея в виду необходимость соображения частей с целым для правильного и всестороннего его понимания», — так объяснялась причина ускоренной законодательной работы в этих направлениях<sup>6</sup>.

Работа по составлению проекта завершилась в 1909 году. Почему настолько востребованное в тот период Уложение о торговом мореплавании так и не было принято — неизвестно. В нашем распоряжении есть лишь проект документа, объяснения к нему и очерк трудов Особого совещания. Из них можно сделать вывод об огромном объеме проделанной членами и экспертами работы, их несомненной решимости качественно систематизировать разрозненные акты по вопросам торгового мореплавания.

Наконец, становится понятно, какие проблемы в области морского права предстояло решить членам будущего Российского общества морского права, большая часть которых работала над проектом уложения в составе Особого совещания.

## 2. Инициативы Международного морского комитета

Необходимость создать в России объединение специалистов в области морского права постепенно назревала не только внутри страны, но и далеко за ее пределами. Это связано с тем, что во второй половине XIX века начала активно развиваться тенденция к унификации правовых норм. Тренд не обошел стороной и сферу торгового мореплавания: специализирующиеся на морском праве юристы из разных стран объединились, чтобы создать международную надгосударственную организацию, которая бы занималась разработкой конвенций в области морского законодательства. Речь идет о Международном морском комитете, который учредили в 1897 году для унификации морского права через международное исследование отдельных вопросов и выработку проектов международных соглашений. Комитет объединял аналогичные общества морского права в государствах, обладающих сколь угодно развитой морской торговлей.

Именно ММК в 1899 году проявил инициативу в вопросе создания в Российской империи национальной ассоциации: 18 ноября генеральный секретарь комитета в Антверпене отправил письмо Императорскому посланнику в Брюсселе, в котором указал, что для надлежащей унификации морского права комитет заинтересован в создании национальных ассоциаций в разных странах<sup>7</sup>.

Каждая из этих ассоциаций рассматривает вопросы, которые часто поднимаются на международных встречах, а комитет поддерживает между ними регулярные отношения, согласует их действия и исследует деятельность таких ассоциаций. За три года существования ММК ему удалось создать национальные объединения

<sup>5</sup> Высочайше учрежденное Особое совещание для составления проекта уложения о торговом мореплавании. Уложение о торговом мореплавании (проект с объяснениями). Т. I. СПб. Типография В.С. Борозина.

<sup>6</sup> Там же. С. 14.

<sup>7</sup> РГИА. Ф. 95, оп. 5, д. 546. О Международном конгрессе морского права в Амстердаме по предположению Императорского Общества судоходства о дополнении статьи 3 Устава общества для образования Особого отдела по объединению международного морского права. С. 3.

в Германии, Англии, Бельгии, Дании, США, Франции, Голландии, Италии и Норвегии. Но у Российской империи все еще не было представительства в ММК, потому следующая его конференция в Париже в 1900 году рисковала пройти без российских участников.

«Было бы чрезвычайно желательно, чтобы в России могла быть создана местная ассоциация или комитет, — настаивал секретарь. — Роль вашей большой страны в мировой торговле настолько важна, что нам постоянно жаль этого пробела, который затрагивает нашу работу».

В комитете перечислили и ряд требований, которые предъявлялись к членам национальных объединений: «Высоко желательно, чтобы эти национальные ассоциации включали в себя не только юристов, но и арматоров, партнеров, нейтральных лиц и коммерсантов». Предлагая включить в будущее российское объединение девять членов, автор письма уточняет: комитету сложно получить информацию о лицах, которые лучше всего подходят для этих должностей. Поэтому секретарь запросил у Императорского посланника, а также у Фёдора Фёдоровича Мартенса — одного из основателей ММК и его почетного члена — «неофициальные» данные, которые были бы полезны при выборе будущих членов российской ассоциации ММК.

Через несколько месяцев, в марте 1900 года, об указанном письме из ММК был проинформирован Витте<sup>8</sup>.

Следующее обращение от комитета по вопросу основания российской ассоциации, адресованное уже министру иностранных дел Владимиру Николаевичу Ламсдорфу, поступило в июле 1900 года<sup>9</sup>. В письме сообщалось, что ММК заручился поддержкой во многих странах, способствовал созданию 11 национальных ассоциаций и — в свете очередной предстоящей конференции — вновь предложил сотрудничество с ним. «Большая роль, которую Российская империя всегда играла в развитии международного права, и благородная цель, которую она ставит перед собой — уменьшить причины конфликтов между народами, делают нашу неудовлетворительную ситуацию в этом деле вдвойне печальной», — сетовали в комитете.

Кроме того, в июльском письме упоминалась и высоко оценивалась работа в комитете Мартенса и Михаила Александровича фон Таубе — до образования и вступления в ММК российского общества в конференциях комитета от Российской империи принимали участие лишь почетные члены: помимо Мартенса и Таубе, это был упомянутый ранее Овчинников.

Письмо ММК также дает нам представление о порядке работы комитета в преддверии конференций. Сначала Центральный комитет в Антверпене заблаговременно направлял ассоциациям морского права вопросы, которые планировалось обсудить на грядущем мероприятии. В ответ эти группы направляли в Центральный комитет отчеты — заключения по обозначенным вопросам. На основе полученных документов ММК формировал представление о мнениях, которых придерживаются компетентные в области морского права национальные специалисты в вопросах обсуждаемых реформ.

Вскоре и это письмо отправилось Витте, и от министра вновь ожидали отзыва на инициативу ММК.

Следующий документ из переписки по вопросу учреждения в России отделения ММК датируется уже 16 августа 1904 года. Речь идет о письме начальника Отдела торгового мореплавания Кира Алексеевича Алексеева, из которого следует, что назначать представителя от Российской империи (вероятно, для участия в конференциях комитета) до учреждения в стране отделения ММК не планируется<sup>10</sup>.

Согласно справке, приложенной к письму, в этот же период в Министерстве иностранных дел выяснили: вопрос об учреждении в империи отделения ММК, без которого невозможно участвовать в важных мероприятиях по вопросам морского права, уже неоднократно поднимался, причем еще в 1900 году. В завершение Кир Алексеевич предложил обратиться с запросом к Сергею Петровичу Веселаго о возможности периодического командирования кого-либо на конференцию ММК<sup>11</sup>.

Попытку решить проблему с российским представительством в ММК позднее предприняло Императорское Общество судоходства.

<sup>8</sup> РГИА. Ф. 95, оп. 5, д. 546. С. 9.

<sup>9</sup> Там же. С. 11.

<sup>10</sup> Там же. С. 24.

<sup>11</sup> Там же. С. 43.

В 1905 году оно инициировало создание отдела, который смог бы разрабатывать вопросы в области международного морского права и участвовать в конгрессах ММК. Но сначала было необходимо внести изменения в устав общества, дополнив перечень его полномочий.

Для этого в феврале 1905 года председатель общества отправил в Главное управление торгового мореплавания и портов письмо, в котором указывал: «Императорское Общество судоходства, имея в виду, что многие положения морского торгового права принуждены силою вещей регулироваться международным соглашением и что в трудах функционирующего в этих целях уже в течение восьми лет Международного морского комитета представители России, к сожалению, не принимают участия, — постановило в общем собрании 11 декабря прошлого года образовать в своем составе Особый отдел, посвященный разработке вопросов в области торгового мореплавания, требующих рассмотрения на международной почве»<sup>12</sup>. Общество попросило изменить ст. 3 устава, дополнив список целей его работы еще одной — способствовать объединению морского права.

В июне того же года Императорское Общество судоходства получило из Главного управления торгового мореплавания и портов ответное письмо, в котором сообщалось: оснований для изменения устава нет, ведь уже образовано новое Российское общество морского права.

### 3. Краткая история Российского общества морского права

Трудно сказать, кто именно стал инициатором создания Российского общества морского права. Возможно, его идеями вдохновились российские юристы, которые специализировались на морском праве и поддерживали связи с иностранными коллегами, основавшими ММК. Тем не менее маловероятно, что это общество возникло бы без поддержки великого князя.

Основанное 18 мая 1905 года в Санкт-Петербурге общество объединило 54 юриста и специалиста в области морского права. Организацию возглавил министр путей сообщения Сергей Васильевич Рухлов, а его заместителем избрали сенатора Иосифа Карницкого.



**Сергей Васильевич Рухлов  
(1852–1918)**

Государственный деятель, юрист, министр путей сообщения, член Государственного совета, статс-секретарь императора, действительный тайный советник. В 1905–1910 годах — первый председатель Российского общества морского права.

В 1873 году завершил курс наук в Петербургском университете на юридическом факультете и получил степень кандидата прав. В том же году поступил на службу в Министерство внутренних дел.

Там Сергей Васильевич проработал шесть лет, а затем перевелся в Главное тюремное управление старшим делопроизводителем. В 1892 году Рухлова назначили помощником статс-секретаря Государственного совета в отдел, а через пять лет он сам стал статс-секретарем.

С 1903 по 1905 год трудился заместителем главноуправляющего торговым мореплаванием и портами контр-адмирала великого князя Александра Михайловича, а после упразднения ведомства — членом Государственного совета. В этом статусе он трудился до 1917 года.

В 1905–1910 годах Сергей Васильевич — первый председатель Российского общества морского права.

<sup>12</sup> РГИА. Ф. 95, оп. 5, д. 546. О Международном конгрессе морского права в Амстердаме по предположению Императорского Общества судоходства о дополнении статьи 3 Устава общества для образования Особого отдела по объединению международного морского права. С. 15.

В 1909–1915 годах Рухлов занимал должность министра путей сообщения. В 1912 году стал статс-секретарем императора, год спустя получил чин действительного тайного советника. В 1914 году стал членом Комитета финансов, но уже через год ушел в отставку по состоянию здоровья.

Рухлов был арестован в ходе Февральской революции, а после освобождения отправился на Северный Кавказ. 29 августа 1918 года был снова арестован в Эссентуках ЧК Северного Кавказа. Содержался в Пятигорске в составе группы заложников по делу «О покушении на жизнь вождей пролетариата» и был вместе с ними зарублен шашками на горе Машук<sup>13</sup>. Точная дата казни Рухлова неизвестна — в источниках указываются разные даты: 21, 27 и 31 октября 1918 года.



**Иосиф Иванович  
(Мартин-Иосиф-Иван) Карницкий  
(1840–1914)**

Польский и российский юрист, сенатор, действительный тайный советник.

Выпускник юридического факультета Сорбонны 1861 года. Получив степень лиценциата (магистра) прав, поступил на службу в Варшавский гражданский трибунал, где проработал до 1864 года.

На протяжении трех лет Карницкий трудился в канцелярии Государственного совета Царства Польского, а с 1867 по 1869 год работал помощником прокурора Апелляционного суда Царства Польского. Был ассессором (1869–1870), судьей Варшавского гражданского трибунала (1870–1872), правителем Канцелярии Правительственной комиссии юстиции (1872–1873) и членом эмеритальной комиссии Царства Польского (1873–1876).

В 1877–1882 годах (по некоторым данным — до 1883 года) состоял в должности заместителя обер-прокурора гражданского кассационного департамента Сената, а в 1895 году был назначен сенатором. До 1898 года Карницкий работал в Гражданском кассационном департаменте, а затем — в 1-м Общем собрании.

Входил в состав редакционной комиссии по составлению гражданского уложения с даты ее учреждения в 1882 году до окончания работ. С 1900 по 1904 год Иосиф Иванович — заместитель председателя комиссии, а после смерти его председателя А.А. Книрима Карницкий сменил его на этой должности и возглавлял комиссию до 1906 года.

В 1905 году стал заместителем председателя Российского общества морского права и занимал эту должность минимум до сентября 1907 года.

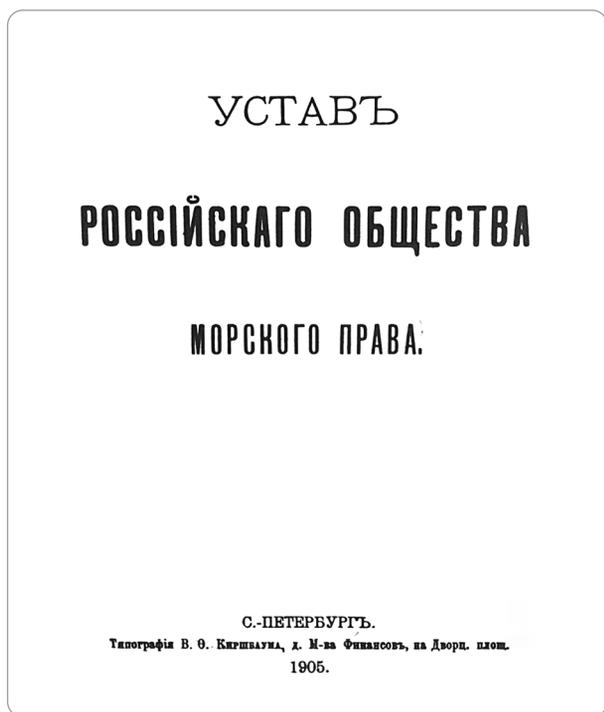
Активно участвовал в работе гражданского отделения юридического общества при Петербургском университете: был его членом (1877–1907), почетным членом (с 1907 года), секретарем (1882–1890); членом редакционного комитета (1882–1891), заместителем председателя (1892–1899) и, наконец, председателем (1900–1905).

Карницкий скончался в 1914 году во время лечения на баварском курорте Бад-Вёрисхофен.

Устав Российского общества морского права 18 мая 1905 года подписал главноуправляющий торговым мореплаванием и портами великий князь Александр Михайлович.

В первую очередь устав определял правомочия общества, необходимые ему для достижения основных целей: проведение периодических собраний; издание своих протоколов, отчетов, записок, научных исследований и сочинений;

<sup>13</sup> ЦГИА СПб. Ф. 19, оп. 127, д. 2161. С. 16.



*Титульный лист Устава Российского общества морского права*

назначение премий за составление или издание сочинений, актов и материалов по разрабатываемым вопросам; организация с разрешения правительства публичных лекций и съездов российских юристов и практиков морского дела и принятие других мер, признанных участниками необходимыми для выполнения своих задач.

У общества также была своя печать, на которой изображены российский флаг, императорская корона и якорь. Бюджет определен в размере 270 руб. в год.

В том же 1905 году, на конференции в Ливерпуле, президент ММК Луи Франк сообщил участникам встречи о том, что в данный момент создаются две новые национальные ассоциации морского права, одна из которых — российская.

В 1907 году общество стало полноправным представителем Российской империи в ММК. В состав первой его делегации, помимо Рухлова и Карницкого, вошел Валериан Эдуардович Гревс — нотариус, секретарь общества. Членами ММК — представителями Российской империи на первой конференции — были заявлены Мартенс, Таубе и Овчинников<sup>14</sup>.



**Фёдор Фёдорович  
(Фридрих Фромхольд) Мартенс  
(1845–1909)**

Дипломат, ученый-правовед эстонского происхождения в области международного права, член Совета Министерства иностранных дел.

Выпускник юридического факультета Санкт-Петербургского университета, магистр международного права. В январе 1871 года Мартенса утвердили попечителем Санкт-Петербургского учебного округа в звании штатного доцента. Спустя два года защитил докторскую диссертацию. В 1876 году Фёдора Фёдоровича назначили ординарным профессором Санкт-Петербургского университета. В нем он проработал до 1905 года. Мартенс — заслуженный профессор кафедры международного права юридического факультета Петербургского университета в 1874–1906 годах.

С 1869 года Мартенс активно взаимодействовал с Министерством иностранных дел: в 1873 году он работал с архивами ведомства для составления сборника всех международных договоров, когда-либо заключенных Россией с другими странами (первый его том

<sup>14</sup> International Maritime Committee. Bulletin N 12. Liverpool Conference. June 1905. P. 25. Пер. с английского / Comité Maritime International. Yearbooks & Documentation. // <https://comitemaritime.org/publications-documents/cmi-yearbook/>

вышел годом позже, последний, 15-й, в 1909 году<sup>15</sup>). В том же 1874 году Мартенс участвовал в Брюссельской конференции, предметом обсуждений на которой была кодификация законов и обычаев войны.

В 1879 году Мартенс стал чиновником особых поручений при государственном канцлере А.М. Горчакове, в 1881 году — непременным членом Совета МИД.

В 1884 году ему присвоена степень почетного доктора права Эдинбургского университета, а в 1895 году — такая же степень, но уже в Кембриджском университете (1895).

С 1886 года Фёдор Фёдорович преподавал международное право в Императорском Александровском лицее. Получил членство в Российском обществе Красного Креста.

С 1880-х годов Мартенс представлял Российскую империю практически на всех значимых международных конференциях: на Брюссельской конференции 1889 года о торговле и морском праве, конференции о борьбе с рабством (Брюссель, 1889–1890), конференции Постоянной палаты третейского суда в Гааге, международных конференциях Красного Креста. Также Мартенс выступал делегатом правительства на Гагской конференции по международному частному праву (1893, 1894, 1900 и 1904 годы).

В 1900 году ему присвоен статус иностранного члена французской Академии моральных и политических наук, в 1908-м — члена-корреспондента Петербургской академии наук (1908).

Согласно онлайн-архиву Нобелевской премии мира, Мартенс обладал наибольшим количеством номинаций на эту награду — их 24. Это касается как номинантов из Российской империи, так и номинантов из СССР вместе взятых<sup>16</sup>.

Мартенс скончался 7 июня 1909 года по пути в Санкт-Петербург от внезапной остановки сердца.



**Михаил Александрович  
фон Таубе  
(1869–1961)**

Российский и французский юрист-международник, дипломат, историк, советник, преподаватель, государственный деятель.

Выпускник юридического факультета Санкт-Петербургского университета 1891 года, оставленный при университете для подготовки к профессорскому званию на кафедре международного права. Был учеником профессора Мартенса. В 1896 году получил степень магистра международного права, а через три года — доктора. Также преподавал в Харьковском и Петербургском университетах, в училище правоведения.

В 1892 году был причислен к Министерству иностранных дел, где работал под руководством Мартенса в юрисконсультской части. В министерстве прошел карьерный путь от рядового сотрудника до члена Совета.

В 1904–1905 годах Таубе был юридическим представителем Российской империи в Парижской международной следственной комиссии по делу о Гулльском инциденте; в 1908–1909 годах — на конференции по морскому праву

<sup>15</sup> Собрание трактатов и конвенций, заключенных Россией и иностранными державами. Т. 15. Трактаты с Францией. 1822–1906. Типография А. Бенке, 1909. С. 836.

<sup>16</sup> Список номинантов на Нобелевскую премию мира из России на сайте Нобелевской премии // <https://www.nobelprize.org/nomination/archive/country-people.php?prize=5&startyear=1901&endyear=1964&country=175&person=nominee>

в Лондоне; с ноября 1909 года — в Постоянной палате Международного третейского суда в Гааге.

Почетный член ММК.

С 1911 года служил заместителем министра народного просвещения, а в 1915-м назначен сенатором с чином тайного советника. Через два года стал членом Государственного совета по назначению.

С 1912 года Таубе — действительный член Императорского Русского исторического общества, с 1914-го — Императорского Общества ревнителей исторического просвещения. Был почетным членом Московского археологического института (1912), ряда губернских ученых архивных комиссий. Разрабатывал Устав Русского генеалогического общества (1897) и стал его членом-учредителем, а затем — заместителем председателя.

С 1917 года Таубе находился в эмиграции. Жил, работал и читал лекции по истории в Финляндии, Швеции, Франции, Германии и Бельгии. Был членом Особого комитета по делам русских в Финляндии (1918), Академии международного права в Гааге, Русского историко-родословного общества в Америке, входил в состав ученого совета Русского научного института в Берлине.

Михаил Александрович умер 29 ноября 1961 года в Париже. Он похоронен рядом со своими детьми на кладбище Сент-Женевьев-де-Буа (могила № 5416).



**Иван Александрович Овчинников  
(1865–1917)**

Военный юрист, специалист в области международного морского права, генерал-лейтенант флота, профессор.

В 1892 году окончил Военно-юридическую академию, а в 1894–1895 годах слушал лекции на юридическом факультете Лозаннского университета. В 1896 году Иван Александрович стал лектором морского международного права Николаевской морской академии и штатным преподавателем Морского кадетского корпуса<sup>17</sup>. Спустя еще год начал преподавать международное право в Военно-юридической академии.

В период 1907–1917 годов Овчинников трудился профессором в Александровской военно-юридической академии, а в Николаевской морской академии — ординарным профессором и начальником кафедры международного права (с 1910 года). В обоих учебных заведениях сначала проработал штатным преподавателем международного права<sup>18</sup> (с 1900 года). В период 1911–1914 годов работал на той же должности в Морском корпусе<sup>19</sup>.

Почетный член ММК.

<sup>17</sup> РГА ВМФ. Ф. 873, оп. 14, д. 15. С. 1.

<sup>18</sup> РГА ВМФ. Ф. 873, оп. 14, д. 15. С. 1.

<sup>19</sup> Там же.

В декабре 1914 года назначен исполнять обязанности заведующего Центральным справочным бюро военнопленных при Главном управлении Российского общества Красного Креста<sup>20</sup>.

В 1916 году утвержден по Николаевской морской академии в звании заслуженного профессора<sup>21</sup>.

28 апреля 1899 года Овчинников назначен представителем от Морского ведомства на международных конференциях в Гааге (1899, 1907), в Брюсселе (1905, 1910), Женеве (1906) и Лондоне (1909)<sup>22</sup>. 15 марта 1902 года назначен членом редакционной комиссии для составления проекта Уложения о торговом мореплавании, а 30 апреля 1909 года — членом комиссии по пересмотру действующих постановлений, касающихся призового вознаграждения<sup>23</sup>.

Овчинников является автором многих трудов по международному и призовому праву.

Продвигалась не только научная, но и военная карьера Ивана Александровича: в 1903 году он получил звание подполковника, в 1904 году — штаб-офицера для особых поручений при начальнике Главного морского штаба, в 1907-м — полковника, в 1911-м — генерал-майора, а в 1915 году — генерал-лейтенанта флота.

Овчинников погиб вместе с семьей в результате бандитского нападения в Сочи в 1917 году.

Российское общество морского права исправно направляло делегатов на Бременскую (сентябрь 1909 года), Парижскую (октябрь 1911 года) и Копенгагенскую (май 1913 года) конференции ММК.

В этот период в обществе поменялось руководство: его возглавлял уже Г.Г. Стеблин-Каменский, а 24 мая 1913 года он сообщил Веселаго об избрании того тремя днями ранее на должность заместителя председателя и выразил надежду, что его ценное содействие «поможет обществу развить особенно широкую и плодотворную деятельность в сфере морских юридических вопросов»<sup>24</sup>.



**Георгий Георгиевич Стеблин-Каменский  
(1853 – не ранее 1935)**

Тайный советник, директор канцелярии Морского министерства, сенатор по департаменту герольдии и судебному департаменту Правительствующего сената.

Выпускник юридического факультета Санкт-Петербургского университета, получивший в 1876 году степень кандидата прав.

С 1877 года трудился в Министерстве юстиции старшим кандидатом на судебные должности при Варшавской судебной палате, а годом позже — помощником секретаря этой палаты. В течение пяти лет Георгий Георгиевич сменил несколько должностей и в 1883 году был назначен членом Калишского окружного суда.

В тот же год перешел в Морское министерство и стал помощником юрисконсульта. В этом министерстве он поочередно занимал должности старшего делопроизводителя канцелярии, действительного статского советника, заведующего кодификационными работами и директора канцелярии. В 1905 году Стеблин-Каменский был произведен в тайные советники.

<sup>20</sup> Там же.

<sup>21</sup> Там же. С. 2.

<sup>22</sup> РГА ВМФ. Ф. 406, оп. 9, д. 2968, С. 18.

<sup>23</sup> Там же.

<sup>24</sup> РГИА. Ф. 95, оп. 7, д. 636. О Российском обществе морского права 1913 г. С. 9.

В 1910 году Георгий Георгиевич стал председателем Российского общества морского права. Год спустя его назначили прокурором Высшего призового суда.

В октябре 1911 года назначен сенатором, присутствующим в департаменте герольдии Правительствующего сената, в 1915 году трудился в судебном департаменте, а в 1917 году — вновь в сенате.

После Октябрьской революции Стеблин-Каменский остался в СССР. Косвенным подтверждением этому служит запись о нем в ежегодном справочнике «Весь Петроград на 1923 год», в котором тот упоминается как юрист с фамилией Стеблин<sup>25</sup>. Дата смерти Георгия Георгиевича достоверно неизвестна, однако в источниках предполагается, что он умер не раньше 1935 года.

Тогда же, 21 мая 1913 года, было проведено годовое общее собрание членов общества, центральным событием которого стало слушание отчета общества о его деятельности за 1912–1913 годы.

Найденный в архиве Северного пароходного общества протокол позволяет нам воссоздать полный список членов общества из 53 человек по состоянию на дату проведения собрания<sup>26</sup>.

Общество прекратило деятельность после революции 1917 года, на этом завершилась и его работа в ММК. Никакой информации об обществе ни в архивах, ни в интернет-публикациях, ни в бюллетенях ММК после 1917 года и за советский период обнаружить не удалось.

### Список членов Российского общества морского права

1. Иван Павлович Азбелев
2. Кир Алексеевич Алексеев
3. Аркадий Несторович Аннибал
4. Граф Матвей Александрович Апраксин
5. Никодим Исаевич Алатуни
6. Василий Николаевич Антошин
7. Николай Васильевич Арцыбушев
8. Николай Васильевич Афендик
9. А.И. Балабин
10. И.К. Бекман
11. Михаил Михайлович Бениславский
12. Н.Н. Беклемишев
13. Филипп Антонович Вальтер
14. Сергей Петрович Веселаго
15. Михаил Филиппович Волькенштейн
16. Анатолий Григорьевич Гасман
17. Валериан Эдуардович Гревс
18. Николай Сергеевич Гарганов
19. Г. Джексон
20. Иаков Христофорович Завриев
21. Евгений Николаевич Зандрок
22. Николай Александрович Зеленой
23. Владимир Робертович Идельсон
24. Виктор Карлович Крафт
25. А.О. Кан
26. Иосиф Иванович Карницкий
27. Г.А. Кац
28. Константин Егорович Крупышев
29. С.К. Левис
30. М.В. Линден
31. Э.В. Лукович
32. Александр Иванович Лыкошин
33. Вениамин Семёнович Мандель
34. Иван Александрович Овчинников
35. Георгий Александрович Папаригопуло
36. Алексей Яковевич Прозоров
37. Карл Эдуардович Регель
38. Пётр Петрович Регир
39. Сергей Васильевич Рухлов
40. Евгений <Евграфович> Сабинин
41. Владимир Степанович Садовский
42. Иван Егорович Стеблин-Каменский
43. Георгий Георгиевич Стеблин-Каменский
44. Яков Андреевич Тикстон
45. Р.Ф. Тюрнер
46. К.Я. Ушаков
47. Михаил Иванович Ушаков
48. М.И. Форостовский
49. Н.И. Хворостов
50. Сергей Андреевич Шателен
51. Марк Порфирьевич Шафир
52. Михаил Исаакович Шефтель
53. Пётр Александрович Юренев

<sup>25</sup> Алфавитный указатель жителей Петрограда. / Весь Петроград на 1923 год. Пг., 1923. С. 476.

<sup>26</sup> РГИА. Ф. 111, оп. 1, д. 76. Северное пароходное общество. Отчет Российского общества морского права о деятельности за 1912 г. — 1913 г. С. 3.

## СПИСОКЪ ЧЛЕНОВЪ

Россійскаго Общества Морского Права.

178  
93 3

И. П. АЗБЕЛЕВЪ.	К. Е. КРУПЫШЕВЪ.
К. А. АЛЕКСѢЕВЪ.	С. К. ЛЕВИСЪ.
А. Н. АННИБАЛЬ.	М. В. ЛИНДЕНЪ.
Графъ М. А. АПРАКСИНЪ.	Э. В. ЛУКОВИЧЪ.
Н. И. АМАТУНИ.	А. И. ЛЬКОШИНЪ.
В. Н. АНТОШИНЪ.	В. С. МАНДЕЛЬ.
Н. В. АРЦЫБУШЕВЪ.	И. А. ОВЧИННИКОВЪ.
Н. В. АФЕНДИКЪ.	Г. А. ПАПАРИГОПУЛО.
А. И. БАЛАБИНЪ.	А. Я. ПРОЗОРОВЪ.
И. К. БЕКМАНЪ.	К. Э. РЕГЕЛЬ.
М. М. БЕНИСЛАВСКІЙ.	П. П. РЕГИРЪ.
Н. Н. БЕКЛЕМИШЕВЪ.	С. В. РУХЛОВЪ.
Ф: А. ВАЛЬТЕРЪ.	Е. Е. САВИНИНЪ.
С. П. ВЕСЕЛАГО.	В. С. САДОВСКІЙ.
М. Ф. ВОЛЬКЕНШТЕЙНЪ.	И. Е. СТЕБЛИНЪ-КАМЕНСКІЙ.
А. Г. ГАСМАНЪ.	Е. Е. СТЕБЛИНЪ-КАМЕНСКІЙ.
В. Э. ГРЕВСЪ.	Я. А. ТИКСТОНЪ.
Н. С. ГАРГАНОВЪ.	Р. Ф. ТЮРНЕРЪ.
Г. ДЖЕКСОНЪ.	К. Я. УШАКОВЪ.
И. Х. ЗАВРІЕВЪ.	М. И. УШАКОВЪ.
Е. Н. ЗАНДРОКЪ.	М. И. ФОРОСТОВСКІЙ.
Н. А. ЗЕЛЕНОЙ.	Н. І. ХВОСТОВЪ.
В. Р. ИДЕЛЬСОНЪ.	С. А. ШАТЕЛЕНЪ.
В. К. КРАФТЬ.	М. П. ШАФИРЪ.
А. О. КАНЪ.	М. И. ШЕФТЕЛЬ.
І. М. КАРНИЦКІЙ	П. А. ЮРЕНЕВЪ.
Г. А. КАЦЪ.	

#### 4. Как работало Российское общество морского права: правила вступления, проведение собраний и подготовка к конференциям

Многое о том, как была организована работа общества, кто мог рассчитывать на членство в нем и как проходили общие собрания, известно из его устава<sup>27</sup>.

В документе указано, что общество «по существу предметов, входящих в круг занятий», делится на два отделения: публичного морского права и частного морского права. Если это необходимо, могли открываться и другие отделения.

Из архивных документов<sup>28</sup> мы знаем, что на дату основания общества в нем состояло 54 участника: действительных членов, почетных членов и членов-сотрудников. Вступить в общество могли лишь те лица, которые не были ограничены судом в правах.

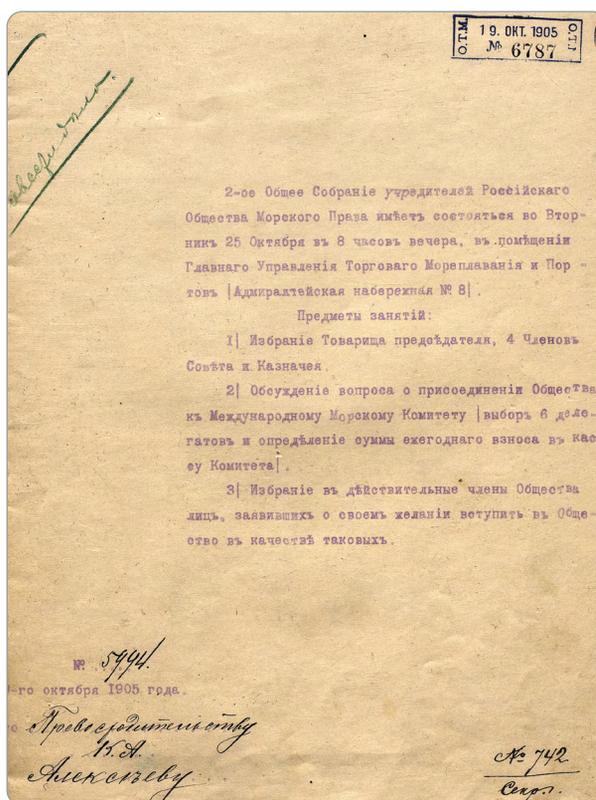
Всеми делами объединения управлял совет. Он состоял из председателя, его заместителя, председательствующих в отделениях, четырех членов и секретаря. Также при совете находились казначей и канцелярия.

Срок существования общества не ограничивался, но участники могли принять решение о его закрытии. Такое решение было правомочным только в случае его принятия более чем половиной всех членов общества и не менее  $\frac{3}{4}$  присутствующих на собрании. О поступившем предложении закрыть общество всех его членов нужно было уведомить заблаговременно — за четыре месяца до начала собрания, на котором должен был рассматриваться такой вопрос. Устав предусматривал, что в случае закрытия общества его имущество и денежные средства по решению собрания направлялись на общественные цели.

Председатель общества и его заместитель избирались на два года из трех кандидатов, предлагаемых на каждую из этих должностей советом. Если в течение двух лет один из них выбывал из общества, то на освободившееся место немедленно проводилось новое избрание.

Каждое отделение выбирало своего председательствующего, его заместителя и трех членов редакционных комитетов.

Из совета ежегодно выбывало двое членов по очереди своего вступления. Их могли снова



Предметы занятий 2-го Общего собрания Российского общества морского права

избрать на ту же должность, но не раньше чем через год. Секретаря избирал совет из действительных членов общества, а казначей (сроком на один год) — общее собрание.

На должности действительных членов могли рассчитывать лица, «известные своей ученой или практической деятельностью в области морского права или мореходного промысла». Действительными членами сразу становились учредители общества. Кандидатуру действительного члена могли предложить двое таких же действительных членов. Они же должны были подтвердить соответствие кандидата условию «известности» и сообщить информацию о деятельности кандидата. Затем кандидатуры рассматривал совет и в случае их одобрения предлагал общему собранию выбрать новых членов большинством голосов путем закрытого голосования.

Действительные члены избирались и могли быть избираемы на все должности в обществе. Кроме того, они должны были ежегодно уплачивать взнос в размере не меньше 5 руб.

<sup>27</sup> РГИА. Ф. 95, оп. 7, д. 636. О Российском обществе морского права 1913 г. С. 1.

<sup>28</sup> РГИА. Ф. 95, оп. 5, д. 524. Об общих собраниях учредителей Российского общества морского права 1905 г. С. 2.

24 МАРТА 1906  
№ 2880

3070

2284

Михаилу Государь, М  
Михаилу Михайловичу.

Осень минувшего года образовалось Российское Об-  
щество Морского Права, поставившее себе целью содей-  
ствие развитию науки морского права и объединению  
морских законодательств отдельных государств  
Для успешнейшего достижения этих целей Общество во-  
шло в состав Международного Морского Комитета, - меж-  
дународной организации, объединившей аналогичные об-  
щества, существующие во всех почти государствах, об-  
ладающих сколько нибудь развитием морской торговли,  
и учрежденной именно в видах содействия уни-  
фикации норм морского права путем международного  
исследования отдельных вопросов сего права и выра-  
ботки по соглашениям с национальными организациями,  
проектов международных соглашений по этим вопро-  
сам.

Входящие в состав Международного Морского Ко-  
митета национальные организации обязаны по уставу Ко-  
митета принимать участие в его издержках. Соответ-  
ственно с сим ежегодный взнос в Комитета Россий-

ского Общества Морского Права определен в 500 франков.

Между тем Настоящий бюджет Общества более чем ску-  
ден, составляя всего 270 руб. в год [в Обществе 54 чле-  
на, при ежегодном взносе в 5 руб.] и если Общество упла-  
тит этот взнос из своих бюджетных сумм, то у него  
не останется почти никаких средств на покрытие текущих  
расходов [печатание бланков, повесток, протоколов, из-  
дание научных трудов и т.п.].

Имея в виду, что успех деятельности Общества при-  
дется в значительной мере обеспечить развитию русской морской торговли и  
что участием в трудах Международного Морского Комитета  
по разработке проектов международных конвенций по мор-  
скому праву Общество в значительной мере облегчит задачи  
Правительства в этой сфере, я позволяю себе обратиться к  
Вашему Превосходительству с покорнейшей просьбой не отка-  
заться в ходатайстве о назначении Обществу пособия в раз-  
мере причитающемся с него Международному Комитету взо-  
са, что существенно облегчило бы затруднительное положени-  
е вновь возникшего Общества и обеспечило бы дальнейшее его  
существование.

Прилагаю при сем выписку из протокола Общего Собра-  
ния Общества от 18 Марта с.г., содержащую постановление  
Общего Собрания по сему предмету, прошу Ваше Превосходи-  
тельство

тельство принять уверение в моем глубоком уважении и  
совершенной преданности.

Михаил Михайловичу  
С. Федоров

22 Марта 1906 г.

ВЫПИСКА из протокола Общего Собрания Российского Общества  
Морского Права 18 Марта 1906 г.

Открывая заседание председатель указал, что Международный  
Морской Комитет определил ежегодный взнос Общества в кассу  
Комитета в 500 фр., что по курсу составит около 190 р. Отгла-  
вливать уплату этого взноса неудобно, между тем в кассе Обще-  
ства имеется всего лишь около 130 руб. и весь его ежегодный  
бюджет составляет всего 270 руб. из которых надо оплачивать  
печатание устава протоколов, бланков и проч., выписывать кни-  
ги, покрывать мелкие расходы; все эти издержки почти всецело  
поглощают скудный доход Общества, если же из него произвести  
взнос в Международный Комитет, то остатка [ок. 80 руб.] не  
хватит на насущнейшие нужды Общества. Единственным исходом  
является обращение к Правительству с просьбой оказать Обще-  
ству пособие в размере указанного взноса [т.е. 500 фр.]. Такое  
ходатайство было бы вполне уместно потому, что участвуя в Меж-  
дународном Комитете Общество будет способствовать выработке  
проектов международных конвенций по морскому праву, т.е. облег-  
чать прямую задачу Правительства; с другой стороны подобная  
субсидия имеет прецедент в принятии на себя Правительством  
всех расходов по аналогичной, если даже не больше по задачам  
своей узкой, Международной Пенитенциальной Комиссии, на что  
ежегодно отпускается из казны до 8.000 рублей.

Общее Собрание единогласно постановило обратиться к Мини-  
стру Торговли и Промышленности с ходатайством отпустить Обще-  
ству пособие в размере 500 фр. на уплату взносов в Междуна-  
родный Морской Комитет.

Съ надшлнннхъ стрно:  
Сергей Федоров

Письмо к министру торговли и промышленности Михаилу Михайловичу Фёдорову

Они также могли внести в кассу общества 100 руб. одновременно. Действительный член, два года игнорировавший эту обязанность, считался сложившим с себя полномочия.

Почетными членами могли стать лица, которые своими трудами оказали особое влияние на развитие морского права или значительное содействие обществу. Их избирали по предложениям совета.

Членами-сотрудниками становились лица, которые изъявили готовность участвовать в деятельности общества. Их принимали в состав участников по представлениям отделений и с утверждения совета. Члены-сотрудники имели лишь совещательный голос на собраниях и не были обязаны уплачивать взносы. Но если они два года не участвовали в деятельности общества, то считались сложившим с себя звание члена-сотрудника.

Собрания общества могли быть общими и частными, то есть проводимыми отделениями. Частные собрания проходили раз в месяц либо чаще, если возникала такая необходимость. Общие собрания делились на три типа: обыкновенные, чрезвычайные и годовые. О предстоящих общих собраниях, помимо членов общества, уведомлялся также начальник местной полиции.

О чрезвычайных общих собраниях общества нам ничего неизвестно.

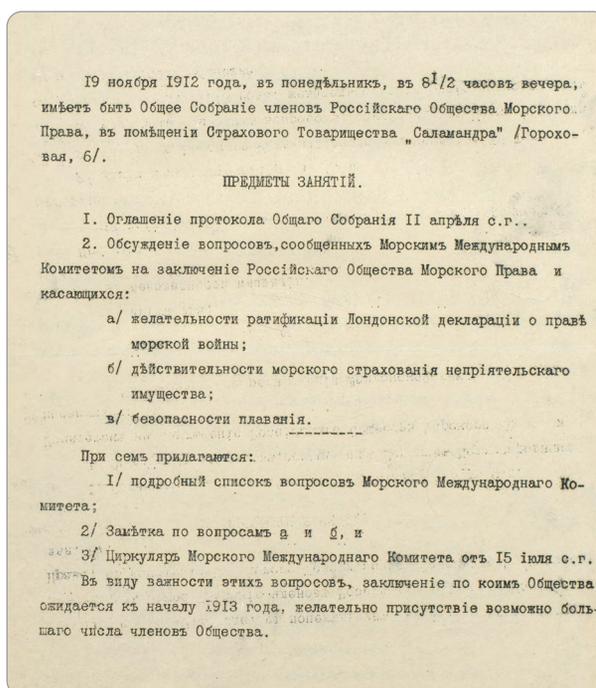
### Обыкновенные общие собрания

Такие собрания проводились не реже трех раз в год, с октября по май включительно. Их участники слушали отчеты о действиях совета и отделений, получали известия в отношении задач и дел общества, выбирали в члены действительных и почетных кандидатов, утверждали предложения совета об открытии новых отделений, а также читали и обсуждали статьи и доклады отделений.

Чтобы обыкновенное общее собрание было признано действительным, на нем должны были присутствовать не менее  $\frac{1}{5}$  всего числа действительных членов общества из Санкт-Петербурга. Все дела на таком собрании решались простым большинством голосов присутствующих членов, а при разделении голосов поровну голос председателя давал перевес.

Нам известны даты шести общих собраний общества.

О первом из них — собрании учредителей — сообщается в уведомлении, направленном начальнику Отдела торгового мореплавания Алексееву 19 октября 1905 года<sup>29</sup>. В нем указано, что второе общее собрание учредителей общества состоится 25 октября по адресу: г. Санкт-Петербург, Адмиралтейская набережная, 8.



*Предметы занятий общего собрания общества от 19 ноября 1912 года*

Повестка заседания выглядела так:

- 1) Избрание товарища (заместителя) председателя, четырех членов совета и казначея.
- 2) Обсуждение вопроса о присоединении общества к ММК, выбор шести делегатов и определение суммы ежегодного взноса в кассу комитета.
- 3) Избрание в действительные члены общества лиц, заявивших о своем желании вступить в общество в качестве таковых.

Полную версию протокола этого собрания, к сожалению, найти в архивах не удалось. Однако о некоторых результатах его проведения мы можем узнать из других документов и переписки.

Например, 22 марта 1906 года к министру торговли и промышленности Михаилу Михайловичу Фёдорову обратился предположительно председатель общества Рухлов и сообщил о финансовых трудностях вновь возникшего объединения в связи с его подготовкой ко вступлению к ММК<sup>30</sup>.

Согласно уставу комитета входящие в него национальные организации должны принимать участие в его издержках. Уплата взноса в размере 500 франков (по курсу около 190 р.) обществом, бюджет которого «более чем скуден» (270 руб. в год из расчета ежегодных взносов 54 членов по 5 руб.), лишит его средств

<sup>29</sup> РГИА. Ф. 95, оп. 5, д. 524. Об общих собраниях учредителей Российского общества морского права 1905 г. С. 1.

<sup>30</sup> Там же. С. 2.

Переводъ съ французскаго.  
ЦИРКУЛЯРЪ МОРСКОГО МЕЖДУНАРОДНАГО КОМИТЕТА.

Антверпенъ 15 июля 1912 года.

Милостивые Государи.

Въ настоящее время наше внимание обращено на некоторые вопросы, глубоко взволновавшие общественное мнѣние и касающіеся морскихъ интересовъ первостепенной важности.

На первомъ мѣстѣ стоитъ вопросъ о безопасности плаванія. Несчастіе съ Титаникомъ показало недостаточность законовъ, выработанныхъ для обезпеченія жизни мореходцевъ и для защиты имущества, подвергаемаго морскимъ опасностямъ. Глубокое впечатлѣніе, которое вызвало это открытіе, повлекло за собой всеобщее требованіе государственнаго вмѣшательства.

Вопросъ является международнымъ по существу. Въ дебатахъ, происходившихъ въ Палатѣ Общинъ 21 мая 1912 года Лордъ Чарльзъ Бересфордъ выразился слѣдующимъ образомъ:

„Существенно необходимо, чтобы Вы настояли на томъ, чтобы все, чтобы Вы не предприняли или рѣшили въ предѣлахъ Британской Имперіи касательно обезпеченія человѣческой жизни, получило международный характеръ и примѣненіе во всемъ мѣрѣ“.

Г. Лесли Скотъ, одинъ изъ нашихъ главныхъ секретарей, будучи самъ членомъ Парламента, добавилъ, что Морской Международный Комитетъ, который содѣйствовалъ заключенію Дипломатическихъ Конвенцій касательно столкновенія и спасанія, подписанныхъ въ Брюсселѣ, рѣшилъ приступить къ изученію вопроса о безопасности плаванія, и что содѣйствіе этой организаціи обществу будетъ весьма полезнымъ для народовъ при выполненіи лежащей передъ ними задачи.

Британское и Германское Правительства уже находятся въ перепискѣ въ цѣляхъ приданія дѣлу международнаго направленія, а съ другой стороны и Бельгійское Правительство не останется равнодушнымъ въ этомъ дѣлѣ. Въ отношеніи послѣдняго Правительства полезно припомнить, что Брюссельская Конвенція о спасаніи опредѣляетъ обязанность оказанія помощи въ слѣдующихъ выраженіяхъ.

скорѣйшая ратификація деклараціи.

Во всякомъ случаѣ, Междупарламентскій Союзъ выразилъ пожеланіе, чтобы такого рода заключеніе было высказано Комитетомъ; имѣя въ виду важность учрежденія, отъ котораго исходитъ это пожеланіе, а также и международную важность разрѣшенія этихъ вопросовъ, мы признали необходимымъ согласиться съ этимъ предположеніемъ.

Не вторгаясь въ область политики и не вмѣшиваясь въ вопросы о наступательныхъ и оборонительныхъ мѣропріятіяхъ, вызываемыхъ морскою войною, мы полагаемъ, что мы вправѣ поднять голосъ въ защиту частнаго имущества на морѣ.

Публичное морское право, также какъ и частное морское право, стремятся къ единообразію и мы надѣемся, что предлагаемый нами вопросъ удостоится полнаго Вашего вниманія.

Въ тѣсной связи съ революціями, выраженными въ Лондонской деклараціи, стоитъ одинъ вопросъ, который мы Васъ просимъ обсудить; вопросъ этотъ не входитъ въ предѣлы Декларациі, но въ высшей степени затрагиваетъ интересы морской торговли и заключается въ томъ, могутъ ли подданные воюющей страны принимать на себя во время войны страхованіе непріятельскаго имущества.

Передъ Англійскимъ судомъ такое страхованіе незаконно. Предполагается, что было бы противно общественному порядку вознаграждать непріятеля за потерю, которую онъ терпитъ, имѣя въ виду, что цѣль войны заключается въ томъ, чтобы разорить его всеми возможными средствами.

Въ Англій, однако, страхованіе противъ захвата англійскими судами часто осуществляется посредствомъ полисовъ на честное слово /*honest policies* /, которое только обязательны передъ совѣстью лица, ихъ выдавшихъ, такъ какъ Судъ призналъ бы ихъ недействительными. Въ другихъ странахъ вопросъ такъ просто не разрѣшается и вызываетъ разногласіе.

Въ какихъ предѣлахъ и насколько можетъ быть полезнымъ въ настоящее время запрещеніе подданному воюющей державы принимать на страхъ имущество непріятеля. Вотъ первый вопросъ, который возникаетъ.

Въ прошлыя времена морское страхованіе заключалось на мѣстѣ и, въ виду существовавшей тогда системы торговли, страхованіе возникало лишь въ странѣ, изъ которой ввозились грузы, или въ странѣ его назначенія; если же возникала война между этими странами, то непріятельская торго-

Ст. II. Каждый капитанъ обязанъ оказывать помощь на сколько онъ можетъ это сдѣлать безъ серьезной опасности для своего судна его экипажа или пассажировъ каждому, хотя бы и непріятелю, найденному въ морѣ въ опасности погибнуть“.

Никакое совѣщательное учрежденіе не является компетентнѣе нашего для обсужденія этого вопроса. Благодаря нашимъ вліятельнымъ національнымъ ассоціаціямъ, являющимся по своему характеру вполне представительными, каждая страна оказалась въ состояніи выслать свой контингентъ свѣтилъ и черезъ ихъ посредство принять авторитетное и обдуманное участіе въ дебатахъ.

Мы высылаемъ Вамъ списокъ вопросовъ, на которые просимъ сообщить мотивированные отвѣты отъ каждой ассоціаціи съ тѣмъ, чтобы въ нихъ бы ли приняты во вниманіе и заботы о жизни мореходцевъ, и тѣ практическія условія, при наличіи коихъ единственно можетъ существовать торговый флотъ.

Обращаясь къ другому вопросу, отмѣтимъ, что съ нами воевалъ въ сношеніи Междупарламентскій Союзъ по вопросу, который давно волнуетъ морскую торговлю.

Международныя событія послѣднихъ двухъ лѣтъ и даже послѣднихъ мѣсяцевъ вновь доказали, что частное имущество въ морѣ не пользуется такою же основною защитой, какъ на сушѣ. Признаваемое нами руководящее принципомъ по такимъ вопросамъ какъ право осмотра, право захвата, абсолютная и условная контрабанда, далеко не одинаковы въ разныхъ странахъ.

Были сдѣланы большія усилія Морскою Международною Конференціею, которая собралась въ Лондонѣ и закончила свои труды 26 февраля 1909 г. выработавъ Декларацию касательно законовъ морской войны.

Но декларація эта до сего времени не ратификована ни однимъ Правительствомъ, и по этой причинѣ приостановлено введеніе въ дѣйствіе Международнаго Призоваго Суда.

Наше вниманіе давно привлекалось интересными вопросами, связанными съ этимъ дѣломъ, и конечно различнымъ Правительствамъ было бы весьма цѣнно имѣть заключеніе нашего Международнаго Морского Комитета, который, благодаря своимъ національнымъ делегатамъ изъ юристовъ, судовладельцевъ, купцовъ и знатоковъ страхового дѣла, вполне въ состояніи высказать мнѣніе о томъ, въ какой мѣрѣ представляется желательною

для погрѣшала безъ послабленія посредствомъ уничтоженія частнаго имущества непріятеля на морѣ.

Поэтому объявить недействительнымъ страхованіе, заключенное въ пользу непріятеля, значитъ проявить средства вражескаго воздѣйствія въ полнѣйшей мѣрѣ.

Нынѣ морское страхованіе является международнымъ. И суда и грузы застраховываются во всѣхъ странахъ лицами всѣхъ національностей въ соответствии съ выгодами заинтересованныхъ сторонъ и грузы переходятъ изъ рукъ въ руки нѣсколько разъ въ теченіе плаванія вмѣстѣ съ страховыми полисами, ихъ касающимися.

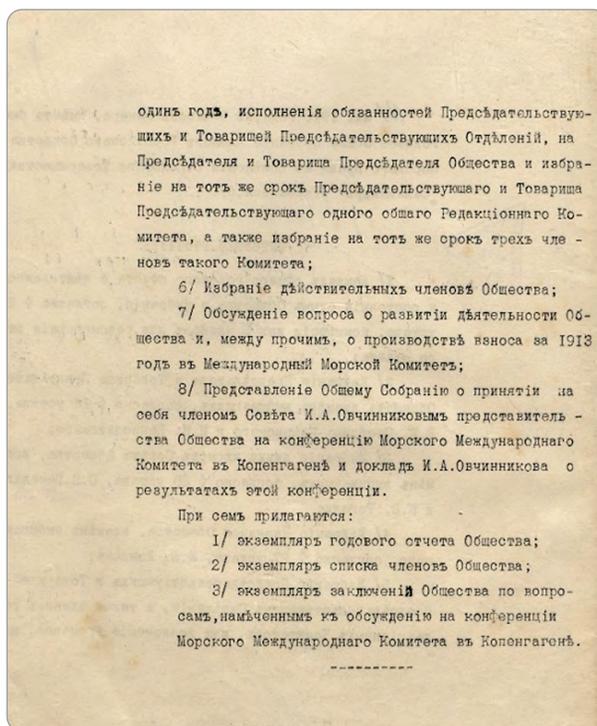
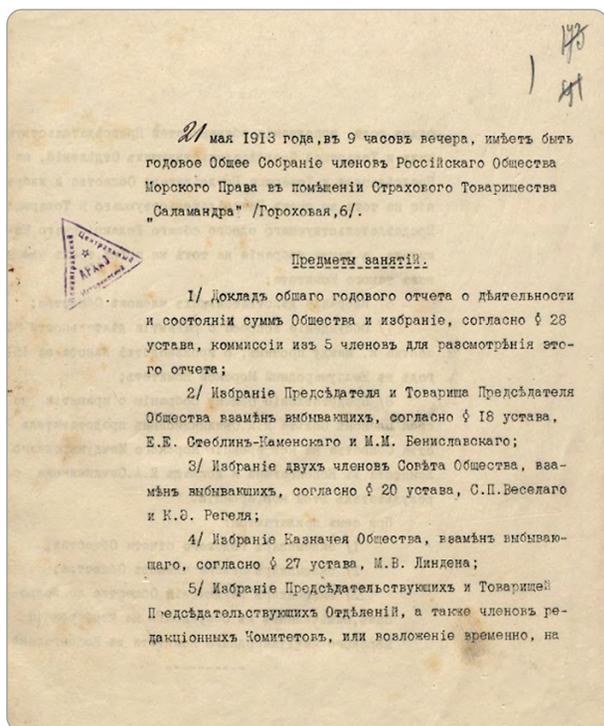
Поэтому данная нація не могла бы извлечь никакой выгоды изъ запрещенія страхованія въ пользу непріятеля, такъ какъ это не могло бы помѣшать непріятелю заключать вполне дѣйствительное страхованіе въ нейтральныхъ странахъ. Единственными послѣдствіями такого запрещенія были бы умаленіе довѣрія къ своимъ собственнымъ страховщикамъ и созданіе затрудненій для собственной торговли.

Вопросъ не ограничивается однимъ страхованіемъ, такъ какъ между страховщиками разныхъ странъ заключаются перестрахованія и передъ нами сразу встаетъ вопросъ, должны ли и эти сдѣлки признаваться недействительными во время войны, и каковы были бы послѣдствія, въ отношеніи нерушимости торговыхъ обязательствъ вообще, если бы одни и тѣ же принципы были послѣдовательно проводимы до крайнихъ предѣловъ.

Подобное положеніе весьма смущаетъ и способно вызвать серьезное замѣшательство въ экономической жизни народовъ. Поэтому мы будемъ особенно благодарны за Вашу помощь въ освѣщеніи смущающихъ насъ проблемъ /подписали/:

Почетные Секретари	Постоянное Бюро	Вице-Предсѣдатель.
Луи Франкъ	Предсѣдатель	Лежень.
Лесли Скотъ	Бернертъ.	

В ѣ р н о:



*Предметы занятий годового общего собрания общества 21 мая 1913 года*

на покрытие текущих расходов и поставит под угрозу его существование, как опасался Рухлов.

С учетом того, что «успех деятельности общества принесет свою долю пользы развитию русской морской торговли, и что участием в трудах Международного морского комитета по разработке проектов международных конвенций по морскому праву общество в значительной мере облегчит задачи Правительства в этой сфере»<sup>31</sup>, Рухлов попросил министра назначить обществу пособие в размере причитающегося с него взноса в ММК.

Из прилагаемой к обращению выписке из протокола собрания общества от 18 марта того же года следует, что, хотя его участникам «откладывать уплату этого взноса неудобно», но «в кассе общества имеется всего лишь около 130 руб.»<sup>32</sup>. При этом из положенного обществу ежегодного бюджета нужно оплачивать печать устава, протоколов, бланков, выписывать книги и покрывать мелкие расходы. Оценивая шансы общества на правительственную субсидию, участники собрания напомнили: такую субсидию уже предоставляли

аналогичной, если даже не более по своим задачам узкой, Международной пенитенциарной комиссии. Для нее из казны тогда ежегодно выделялось до 8000 руб.

Неизвестно, к чему привела эта переписка и какое в итоге решение приняли в правительстве по ходатайству Рухлова, однако, судя по тому, что общество после этого просуществовало еще более десяти лет, субсидию ему все же одобрили.

Еще несколько общих собраний общество провело в мае 1907 года. На это указывают данные бюллетеня Венецианской конференции ММК, проведенной в сентябре того же года<sup>33</sup>. В нем сообщается, что в заседаниях с 17 по 30 мая (их точное количество неизвестно) общество утвердило доклад члена В.Э. Гревса о проекте конвенции, касающейся морских залогов.

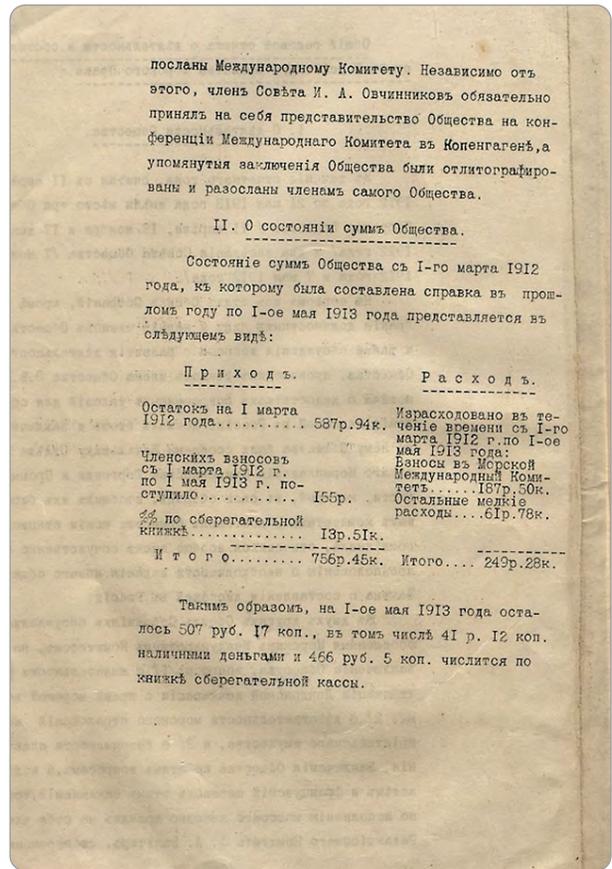
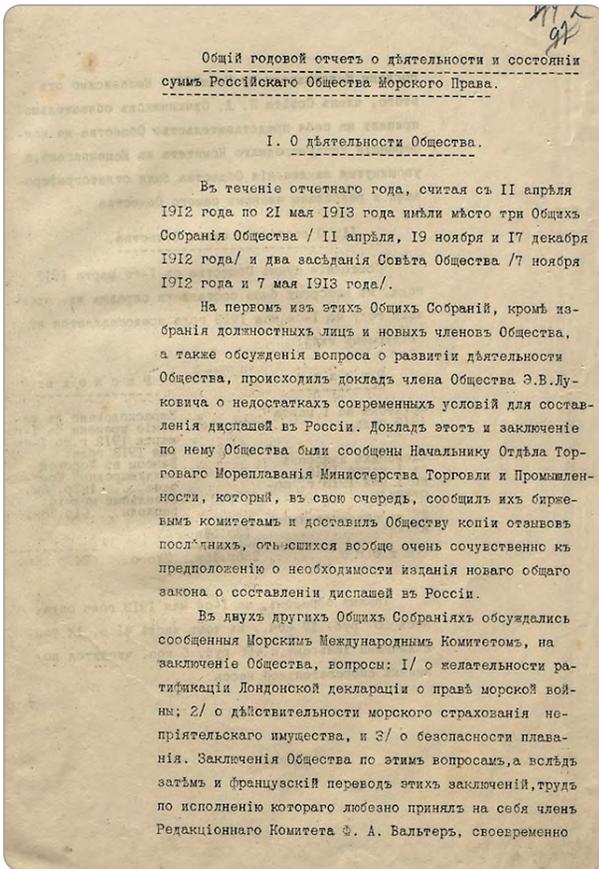
О еще двух общих собраниях говорится в протоколе от 19 ноября 1912 года. Они были проведены в помещении страхового товарищества «Саламандра» (г. Санкт-Петербург, ул. Гороховая, 6)<sup>34</sup>.

<sup>31</sup> РГИА. Ф. 95, оп. 5, д. 524. Об общих собраниях учредителей Российского общества морского права 1905 г. С. 3.

<sup>32</sup> Там же. С. 5.

<sup>33</sup> International Maritime Committee. Bulletin N 19. Conference de Venise 1907. P. 387. Пер. с английского / Comité Maritime International. Yearbooks & Documentation // <https://comitemaritime.org/publications-documents/cmi-yearbook/>

<sup>34</sup> РГАВМФ. Ф. 1265, оп. 1, ед. хр. 8. Комитет морских экскурсий Санкт-Петербург (1908–1918). С. 8.



Общий годовой отчет о деятельности общества за 1912–1913 годы

В повестке дня были следующие вопросы:

1. Оглашение протокола общего собрания 11 апреля того же года.

2. Обсуждение вопросов, сообщенных ММК на заключение общества и касающихся:

- а) желательности ратификации Лондонской декларации о праве морской войны;
- б) действительности морского страхования неприятельского имущества;
- в) безопасности плавания.

Судя по содержанию протокола ноябрьского собрания, к нему прилагались:

- 1. Подробный список вопросов ММК.
- 2. Заметка по вопросам а) и б).
- 3. Циркуляр ММК от 15 июля 1912 года.

В протоколе подчеркивается: ввиду важности вопросов, заключение по которым ожидается к началу 1913 года, желательно присутствие как можно большего количества членов общества.

Протокол собрания от 11 апреля 1912 года в архивах не найден. Но вынесенные на обсужде-

ние в тот день вопросы обнаруживаются в общем годовом отчете общества за 1912–1913 годы<sup>35</sup>. О нем поговорим немного позже.

Члены общества 11 апреля избрали должностных лиц и новых членов, обсудили вопрос развития деятельности общества, а также заслушали доклад члена Луковича о недостатках современных условий для составления диспашей<sup>36</sup> в России.

Еще одно общее собрание прошло вскоре после ноябрьского — 17 декабря. Данные об этом также есть в общем годовом отчете.

В ходе ноябрьского и декабрьского собраний участники обсудили принятие на себя членом совета Овчинниковым представительства общества на предстоящей конференции ММК в Копенгагене, а также вопросы, переданные ММК на заключение.

Перед сбором на конференции своих членов и делегатов от национальных ассоциаций ММК отправлял им список вопросов для подробного предварительного обсуждения.

<sup>35</sup> РГИА 111-1-76. Северное пароходное общество. Отчет Российского общества морского права о деятельности за 1912 г. – 1913 г. С. 1.

<sup>36</sup> Акт, определяющий род морских убытков, в котором исчисляется их количество и ущерб лиц – участников аварии.

В 1912 году Российское общество морского права, как и другие национальные группы, на собраниях обсуждало вопросы желательности ратификации Лондонской декларации о праве морской войны, действительности морского страхования неприятельского имущества и безопасности плавания. В протоколе подчеркивается, что заключения общества были своевременно отправлены в ММК. Несмотря на это, Овчинников все равно принял на себя представительство общества на будущей конференции.

Кроме того, как указано в годовом отчете, в течение года общество провело еще два заседания совета: 7 ноября 1912 года и 7 мая 1913 года.

### Годовые общие собрания

Участники годового собрания рассматривали общий годовой отчет о действиях и о состоянии сумм общества, избирали должностных лиц, вручали награды и премии, произносили речи и читали статьи по вопросам морского права. Об одном таком собрании мы уже упомянули. Проведенное в «Саламандре» собрание 21 мая 1913 года подводило итоги работы общества за 1912–1913 годы. Кроме того, на повестке дня стояли следующие вопросы:

- Доклад о состоянии сумм общества, избрание комиссии из пяти членов для рассмотрения отчета.

- Избрание председателя и его заместителя взамен выбывающих Стеблина-Каменского и Бениславского (как мы упоминали ранее, на должность заместителя тогда был избран Веселаго).

- Избрание казначея взамен выбывающего Линдена.

- Переизбрание председательствующих отделений и их заместителей, членов редакционных комитетов или возложение временно, на один год, исполнения обязанностей на председателя и заместителя.

- Избрание действительных членов общества.

- Обсуждение вопроса о развитии деятельности общества и об уплате взноса за 1913 год в ММК.

- Представление общему собранию о принятии на себя членом совета Овчинниковым представительства общества на конференции ММК в Копенгагене и его доклад о результатах этой конференции.

Участники годового собрания заслушали отчет о состоянии сумм общества:

#### Приход:

Остаток на 1 марта 1912 года — 587,94 р.

Членских взносов с 1 марта по 1 мая 1913 года — 155 р.

Проценты по сберегательной книжке — 13,51 р.

Итого: 756,45 р.

#### Расход:

Израсходовано с 1 марта 1912 года по 2 мая 1913 года:

Взносы в ММК — 187,50 р.

Остальные мелкие расходы — 61,78 р.

Итого: 249,12 р.

«Таким образом, на 1 мая 1913 года остается 507,15 р., в том числе 41,12 р. наличными деньгами и 466,5 р. числится по книжке сберегательной кассы», — указывают составители отчета.

К годовому отчету прилагалось и упомянутое ранее заключение<sup>37</sup> по вопросам ММК, которые тот перечислил в циркуляре<sup>38</sup>. Обосновывая первостепенную важность такой морской проблемы, как безопасность плавания, ММК упомянул крушение лайнера «Титаник», произошедшее тремя месяцами ранее.

«Несчастье с “Титаником” показало недостаточность законов, выработанных для обеспечения жизни мореходцев и для защиты имущества, подвергающегося морским опасностям. Глубокое впечатление, которое вызвало это открытие, повлекло за собой всеобщее требование государственного вмешательства. Вопрос является международным по существу», — подчеркнул ММК. При этом никакое совещательное учреждение не является более компетентным, чем ММК, для обсуждения этого вопроса, добавили в комитете.

«Благодаря нашим влиятельным национальным ассоциациям, являющимся по своему характеру вполне представительными, каждая страна окажется в состоянии выслать свой контингент светил и через их посредство принять авторитетное и обдуманное участие в дебатах», — были убеждены в ММК. Национальным ассоциациям выслали список вопросов с просьбой

<sup>37</sup> РГИА. Ф. 111, оп. 1, д. 76. Северное пароходное общество. Отчет Российского общества морского права о деятельности за 1912 г. – 1913 г. С. 4.

<sup>38</sup> РГАВМФ. Ф. 1265, оп. 1, ед. хр. 8. С. 7.

Заклиание Российского Общества Морского Права по сообщенным Морским Международным Комитетом вопросам, касавшимся: а/ безопасности плавания; б/ желательности ратификации Лондонской декларации о правѣ морской войны и в/ действительности морского страхования неприятельской имуществва.

#### I. О безопасности плавания.

1. Въ устраненіе затрудненій и неудобств, вызванныхъ предъявленіемъ въ разныхъ странахъ совершенно различныхъ требованій въ отношеніи мѣръ обезпеченія безопасности мореплаванія, было бы не только весьма желательно, но и необходимо достигнуть путемъ международной конвенціи единообразія въ постановленіяхъ разныхъ странъ по этому предмету.

2. Конвенція должна бы касаться всѣхъ вообще перечисленныхъ во второмъ докладѣ Международнаго Комитета предметовъ, но лишь въ отношеніи пассажирскихъ судовъ; при этомъ представляется желательнымъ: а/ чтобы конвенція установила лишь главнѣйшія, основныя правила по этимъ предметамъ, не стѣсня отдѣльныя страны въ опредѣленіи подробностей сообразно съ особенными мѣстными условіями; б/ чтобы основныя правила эти предъявляли требованія различной строгости въ зависимости отъ дальности, характера и сравнительной опасности плаваній, подраздѣливъ таковыя образомъ плаванія на нѣсколько категорій, и чтобы правила эти предусматривали наряду съ паровыми судами и суда съ двигателями внутренняго сгорания; в/ чтобы правила эти подвергались періодическому пересмотру въ зависимости отъ заявленій хотя бы

одной изъ державъ, принявшихъ конвенцію, и г/ чтобы они не были обязательными ни для линій сообщеній со странами, не принявшими конвенціи, ни для плаваній по внутреннимъ водамъ отдѣльныхъ странъ и плаваній каботажныхъ, ни въ отношеніи судовъ, хотя заходящихъ въ порты державъ, принявшихъ конвенцію, но исключительно по необходимости, а не для грузовыхъ операций или приѣма либо спуска пассажировъ.

#### II. О желательности ратификации Лондонской декларации о правѣ морской войны.

1/ Представляетъ ли Лондонская декларация 26 февраля 1909 года замѣтное улучшеніе по сравненію съ существующими положеніемъ, съ точки зрѣнія международныхъ интересовъ въ области судовладѣнія, торговли и страхования.

На этотъ вопросъ едва ли можетъ быть другой отвѣтъ, кромѣ положительнаго.

Дѣйствительно, до сихъ поръ, - вслѣдствіе разрозненности, несогласованности и отрывочности большинства національных законодательствъ въ отношеніи задержанія и конфискаціи торговыхъ судовъ<sup>н/</sup> и ихъ грузовъ во время войны, а также вслѣдствіе общаго изданія отдѣльными странами особнхъ, новыхъ постановленій по тѣмъ же предметамъ въ началѣ каждой войны, - не могли не возникать вредныя для интересовъ торговаго мореплаванія и морского страхования неопредѣленности, противорѣчія, неожиданности и обуславливаемыя этимъ международныя неудобствы и пререканія по многообразнымъ вопросамъ, связаннымъ съ задержаніемъ и конфискаціею

н/ Подъ наименованіемъ "торговыхъ суда" здѣсь разумѣются всѣ вообще суда, не принадлежавшія къ составу военнаго флота /ср. ст. 6 пол. о морск. приз./.

торговыхъ судовъ и ихъ грузовъ, а именно, главнымъ образомъ, по вопросамъ о томъ, какіе предметы признаются и могутъ быть признаваемы абсолютною военною контрабандою, какіе признаются и могутъ быть признаваемы условною военною контрабандою, и какіе - вовсе не могутъ быть признаваемы военною контрабандою ни того, ни другого рода; при какихъ условіяхъ подлежатъ задержанію и конфискаціи торговые суда, провозящія военную контрабанду, нарушающія блокаду, сопротивляющіяся остановкѣ, осмотру или задержанію, и помогающія неприятели перевозомъ нѣкоторыхъ лицъ или переписки; при какихъ условіяхъ и какіе грузы означенныхъ судовъ подлежатъ задержанію и конфискаціи; при какихъ условіяхъ допускается истребленіе торговыхъ судовъ и ихъ грузовъ; при какихъ условіяхъ подлежатъ возмѣщенію убытки отъ задержанія и истребленія судовъ и грузовъ, и т.п. Лондонская же декларация предполагаетъ установить по всемъ этимъ вопросамъ единообразія, опредѣленныя правила, дальше которыхъ не можетъ идти ни одно національное законодательство, чѣмъ былъ бы положенъ конецъ неопредѣленнымъ, противорѣчивымъ, неожиданнымъ и произвольнымъ строгостямъ отдѣльныхъ странъ.

По существу правила, Лондонская декларация настолько охраняетъ интересъ судовъ и грузовъ нейтральной національности, насколько только этого, казалось бы, возможно было достигнуть по общему соглашенію представителей различныхъ державъ, безъ нарушенія интересовъ военныхъ.

Что же касается судовъ и грузовъ неприятельской національности, то Лондонская декларация до-

пускаетъ по прежнему конфискацію ихъ въ видѣ общаго начала и слѣдовательно не содержитъ въ себѣ правила, устанавливающаго неприкосновенность судовъ и грузовъ неприятельской національности въ тѣхъ же границахъ, какъ судовъ и грузовъ нейтральной національности, т.е. за исключеніемъ лишь случаевъ нарушенія ими нейтралитета провозомъ военной контрабанды или другими однородными дѣйствіями. Но при современномъ положеніи вещей на такое благоприятное для неприятельскихъ судовъ и грузовъ правило не могло бы получиться согласія всѣхъ державъ. При томъ же декларация оставляетъ открытою дорогу для этого каждому отдѣльному государству, которое нашло бы целесообразнымъ установить такое правило, подѣ тѣмъ или другимъ условіемъ, въ отношеніи торговыхъ судовъ вожжей съ нимъ державы.

#### 2. Всканываетесь ли Вы въ пользу ея ратификации.

Изложенными по первому вопросу соображеніями предънается положительный отвѣтъ и на настоящій вопросъ. Ратификація Лондонской декларации, имѣющей цѣлью установить обезпеченныя начала матеріальнаго права морской войны, казалось бы тѣмъ болѣе желательною, что только послѣ этого сдѣлались бы возможныя подписаніе и ратификація всѣми великими державами конвенціи о Международномъ Призовомъ Судѣ. Въ настоящее же время главнѣйшій препятствіемъ къ учрежденію такого суда является именно отсутствіе достаточно опредѣленнаго матеріальнаго права, которое должно служить основаніемъ для разрѣшенія этимъ Судомъ призовыхъ дѣлъ.

3. Какіихъ вопросовъ должна бы касаться дополнительная декларация, если бы Вы признавали, что до-

170

полнительная декларация облегчила бы соглашение по вопросам, предусматриваемым в Лондонской Декларации.

По этому вопросу достаточно заметить, что мѣры къ облегченію соглашения по предметамъ деклараціи имѣли бы поводъ предлагать лишь представители той державы, которая встрѣчала бы препятствія къ принятію деклараціи въ настоящемъ ея видѣ, и притомъ, въ зависимости отъ основаній и характера этихъ препятствій. Между тѣмъ, насколько извѣстно, со стороны Россіи и другихъ великихъ державъ, за исключеніемъ, повидимому, лишь Англіи, не встрѣчается препятствій къ принятію Лондонской деклараціи въ настоящемъ ея видѣ.

3. О действительности морского страхования непріятельскаго имущества.

I. Война дѣлаетъ ли недействительными морскія страхованія непріятельскаго имущества.

Вопросъ этотъ подлежалъ бы различному рѣшенію смотря по тому, заключаются ли договоры страхованія во время войны или же до начала войны.

A. Вопросъ о действительности или недействительности договоровъ морского страхованія непріятельскаго имущества, заключаемыхъ во время войны, находится въ прямой связи съ тѣмъ, какія непріятельскія суда и грузы признаются подлежащими конфискаціи или истребленію. Въ этомъ отношеніи слѣдуетъ принять во вниманіе, что для подданныхъ вожжаго государства можетъ, казалось бы, считаться дозволеннымъ помогать, путемъ страхованія во время войны, возстановленію лишь тѣхъ непріятельскихъ судовъ и грузовъ, которые вожжее государство не признаетъ необходимымъ подвергать конфискаціи или истребленію по военнымъ надобностямъ. Помогать же, путемъ страхованія во время войны, возстановле-

нію тѣхъ непріятельскихъ судовъ и грузовъ, которые вожжее государство признаетъ необходимымъ подвергать конфискаціи или истребленію по военнымъ надобностямъ, и такимъ образомъ прямо противодѣйствовать тому, что вожжее государство считаетъ необходимымъ въ интересахъ войны, должно бы считаться для подданныхъ вожжаго государства недопустимымъ. Поэтому пока вожжее государство признаетъ возможнымъ освободить отъ конфискаціи или истребленія лишь, въ видѣ исключенія, нѣкоторые непріятельскія суда и ихъ грузы, какъ, напримѣръ, лишь госпитальныя суда и суда, выполняющія научныя, религіозныя и филантропическія порученія, съ ихъ грузами, - до тѣхъ поръ для подданныхъ вожжаго государства могли бы считаться дозволенными лишь страхованія этихъ нѣкоторыхъ непріятельскихъ судовъ и ихъ грузовъ. Страхванія же другихъ непріятельскихъ судовъ и ихъ непріятельскихъ же грузовъ должны бы считаться недозволенными и недействительными.

Что касается непріятельскихъ грузовъ, перевозимыхъ на судахъ нейтральной національности, то недействительными, соотвѣтственно съ изложеннымъ, должны бы считаться страхованія подданными вожжаго державы той части этихъ грузовъ, которая составляетъ подлежащую конфискаціи военную контрабанду. Но, сверхъ того, пока признаются подлежащими конфискаціи или истребленію всѣ вообще, а не лишь, въ видѣ исключенія, нѣкоторые непріятельскія суда и ихъ грузы, - до тѣхъ поръ недействительными, повидимому, должны бы считаться также страхованія означенными лицами и остальной части грузовъ, перевозимыхъ на судахъ нейтральной національности, такъ какъ до тѣхъ поръ освобожденіе отъ конфискаціи этой части грузовъ со-

13

ея нейтральнымъ флагомъ, а не изъ-за признанія конфискаціи и этой части непріятельскихъ грузовъ излишнее для успѣха войны; последнее ясно изъ того, что какъ только судно нейтральной національности, вслѣдствіе, напримѣръ, сопротивленія останова, осмотру или задержанію, приравнивается къ непріятельскому, то конфискаціи подлежатъ весь находящійся на немъ непріятельскій грузъ, а не одна военная контрабанда /ср.ст. 63 Лондонской деклараціи/.

Такимъ образомъ недействительными должны бы считаться всѣ вообще заключаемые во время войны подданными вожжаго державы / в вообще действующими въ предѣлахъ ея общества и частными лицами / договоры морского страхованія непріятельскаго имущества, подлежащаго конфискаціи, и сверхъ того, казалось бы, также такого непріятельскаго имущества, которое хотя и освобождается отъ конфискаціи или истребленія, но единственно въ силу покрытія его нейтральнымъ флагомъ, а не по самому своему существу.

Правильность и целесообразность признанія такихъ договоровъ недействительными подтверждаются слѣдующими соображеніями:

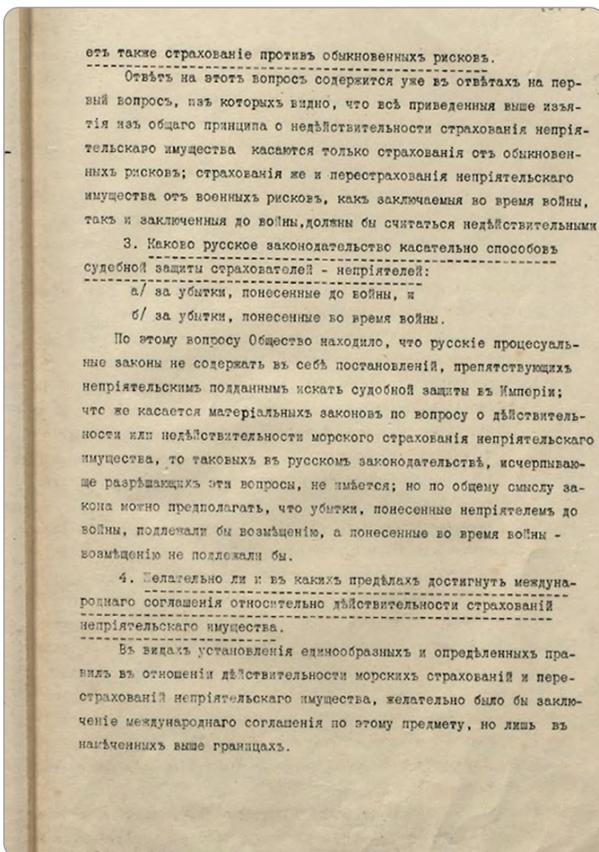
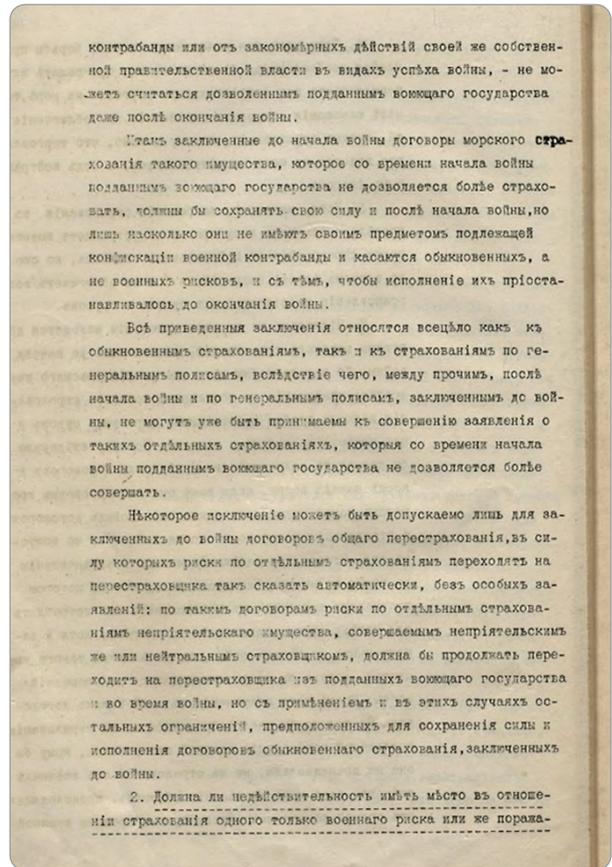
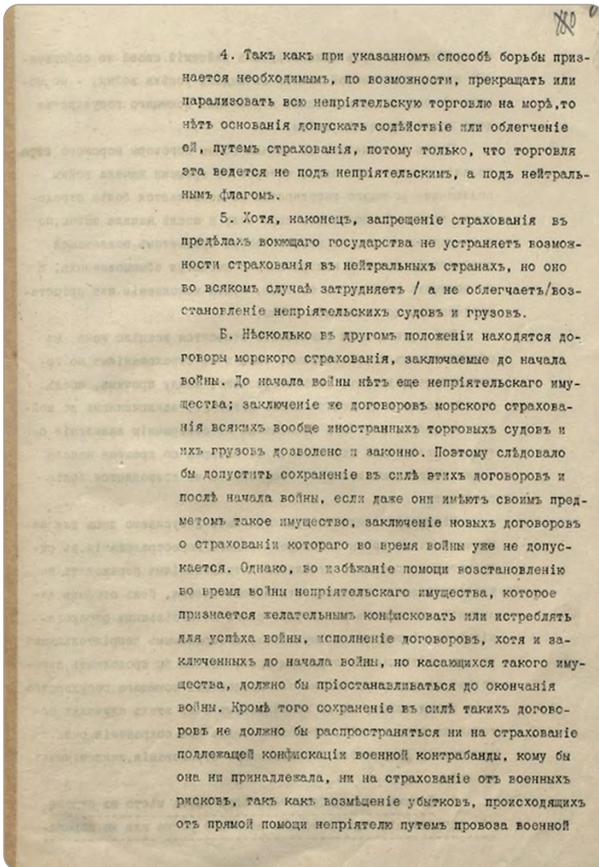
I. Настоящій вопросъ, связанный съ общими интересами всего государства въ отношеніи успѣха войны, нельзя разрѣшать съ точки зрѣнія однихъ интересовъ торговли или страхованія; общіе же интересы всего государства выше частныхъ интересовъ торговли, страхованія и вообще отдѣльныхъ подданныхъ, а потому при столкновеніи этихъ интересовъ частные интересы должны подчиняться обще-государственнымъ интересамъ, а не наоборотъ.

2. Какъ ни кажутся съ перваго взгляда суро-

выми истребленіе и конфискаціи во время войны на морѣ всѣхъ вообще непріятельскихъ торговыхъ судовъ и ихъ грузовъ - это тѣмъ не менѣе единственный способъ возможной борьбы на морѣ съ непріятелемъ, обладающимъ значительно сильнѣйшимъ военнымъ флотомъ, и опасеніе такого способа борьбы способствуетъ предупрежденію войны со стороны государства, которое, обладая значительно сильнѣйшимъ военнымъ флотомъ, считало бы себя, при отсутствіи военныхъ дѣйствій противъ торговаго флота, вполне неуязвимымъ на морѣ.

3. Помощь непріятелю провозомъ военной контрабанды признается недозволенной не только для подданныхъ вожжаго государства, но и для подданныхъ нейтральныхъ странъ, а потому прямое запрещеніе страхованія подлежащей конфискаціи военной контрабанды отъ какихъ бы то ни было рисковъ влчается обыкновенно въ національнмъ законодательствѣ, какъ то сдѣлано и въ проектѣ нашего новаго Уложенія о торговомъ мореплаваніи /ст. 383/; страхованія же тѣхъ непріятельскихъ торговыхъ судовъ и ихъ грузовъ, которые вожжее государство признаетъ необходимымъ подвергать для успѣха войны конфискаціи или истребленію, - совершенно аналогично страхованію подлежащей конфискаціи военной контрабанды; и если при такомъ способѣ борьбы морскими начальникамъ предписывается, подъ страхомъ тяжкой отвѣтственности за неисполненіе, пользоваться всеми возможными случаями къ нанесенію непріятелю наибольшаго вреда взытіемъ его военныхъ и купеческихъ судовъ и прекращеніемъ торговли" /ср.ст. 350 кн. X и ст. 285 кн. XVI св. Н.П./, то очевидно, подданнымъ вожжаго государства не можетъ быть вопреки этому предоставлено помогать возстановленію означенныхъ судовъ и ихъ грузовъ, отъ чего бы они ни погибли.

Ответъ Россійскаго общества морскаго права  
на циркуляръ ММК



при составлении ответов и проявить заботу о жизни мореплавателей, и учесть практические условия существования торгового флота.

Другой вопрос ММК был связан с морской торговлей. Со ссылкой на международные события последних двух лет в комитете констатировали, что частное имущество в море не пользуется такой же степенью защиты, как на суше. Признаваемые же руководящие принципы по вопросам прав осмотра и захвата, абсолютной и условной контрабанды неодинаковы в разных странах. Лондонская военно-морская конференция в 1909 году выработала Декларацию о законах морской войны, которая была призвана устранить спорные моменты контрабанды, блокады, захвата судов и призового права<sup>39</sup>. Однако ее все еще не ратифицировало ни одно правительство, из-за чего было приостановлено и введенные в действие Международного призового суда. По этой причине, отметили в ММК, правительствам было бы ценно иметь заключение комитета, основанное на позиции национальных ассоциаций, о желательности скорейшей ратификации декларации.

Ответ Российского общества морского права  
на циркуляр ММК

<sup>39</sup> Призовое право (от франц. *prise* – «взятие», «захват») — это нормы, регламентирующие захват воюющими странами торговых судов и грузов в море.

Еще один вопрос, который задал ММК, уже выходил за рамки декларации, но все же затрагивал важные интересы морской торговли: могут ли подданные воюющей страны страховать неприятельское имущество во время войны?

В обществе последовательно ответили на эти вопросы.

По мнению его членов, декларация настолько охраняла интересы судов и грузов нейтральной национальности, насколько этого возможно было достигнуть по общему соглашению представителей разных стран без нарушения военных интересов.

Также в обществе добавили, что только после ратификации конвенции все «великие державы» наконец смогут подписать и ратифицировать и конвенцию о Международном призовом суде. На тот момент все еще сохранялось главное препятствие — отсутствие достаточно определенного материального права, которое должно стать основой для разрешения судом призовых дел.

Общество составило заключение и по вопросу действительности морского страхования имущества противника. Ответ на него, по мнению членов общества, зависит от даты заключения договора: во время войны или до ее начала. Недействительными должны считаться все заключаемые во время войны подданными воюющей страны (и вообще действующими в ее пределах обществами и частными лицами) договоры морского страхования неприятельского имущества, подлежащего конфискации. Те же последствия должны наступать и в отношении такого имущества неприятеля, которое освобождается от конфискации лишь «в силу покрытия его нейтральным флагом, а не по самому своему свойству»<sup>40</sup>.

В отношении довоенных договоров страхования в обществе уточнили: до начала войны «неприятельского имущества» как такового еще не существует, а потому заключение договоров морского страхования любых иностранных торговых судов и их грузов законно. «Следовало бы допустить сохранение в силе этих договоров и после начала войны, даже если они имеют своим предметом такое имущество, заключение новых договоров о страховании которого во время войны уже не допускается»<sup>41</sup>, — отметили в обществе. Но с оговоркой: во избежание оказания

помощи восстановлению во время войны имущества противника, которое нужно конфисковать или истребить в военных интересах, исполнение таких договоров должно приостанавливаться до окончания войны. Сохранение в силе таких договоров не должно распространяться на страхование подлежащей конфискации военной контрабанды от военных рисков.

Говоря о безопасности плавания, общество отметило: чтобы устранить неудобства, связанные с предъявлением в разных странах различных требований к обеспечению безопасности, нужно достигнуть единообразия в международной конвенции. Она должна касаться лишь пассажирских судов, вводить только основные правила, не стесняя государства в определении деталей согласно их особым местным условиям, и предъявлять требования разной строгости в зависимости от дальности, характера и опасности плаваний (их предлагалось разделить на несколько категорий).

Правила конвенции не должны быть обязательными ни для линий сообщения со странами, не принявшими конвенцию, ни для плавания по внутренним водам, ни в отношении судов, которые вынужденно заходят в порты принявших конвенцию государств, отметили в обществе.

Также было предложено периодически пересматривать правила конвенции в зависимости от заявлений хотя бы одной из стран, принявших ее.

В заключении есть и комментарий о российском законодательстве в части способов судебной защиты неприятельских страхователей от убытков, понесенных до и во время войны. Общество сообщило, что национальные процессуальные законы не запрещают неприятелям искать судебной защиты в империи. Однако исчерпывающие материальные законы по вопросу действительности морского страхования неприятельского имущества в стране не приняты. По общему же смыслу закона убытки, понесенные неприятелем до войны, возмещаются, а во время войны — нет, добавили в обществе.

Позиция по обозначенным ММК вопросам озвучивалась и отстаивалась делегатами общества на Копенгагенской конференции в 1913 году, о которой подробно рассказывается в следующем разделе статьи.

<sup>40</sup> РГИА. Ф. 111, оп. 1, д. 76. Северное пароходное общество. Отчет Российского общества морского права о деятельности за 1912 г. – 1913 г. С. 7.

<sup>41</sup> Там же. С. 8.



*Печать Российского общества морского права*

Информацию о минимум 30 общих собраниях участников общества еще только предстоит найти. К сожалению, это непростая работа — дела или даже отдельные документы, напрямую либо косвенно касающиеся Российского общества морского права, не систематизированы в одной коллекции, а встречаются в разрозненных — как по предмету, так и по географическому расположению — архивах. Например, материалы общего годового собрания общества с его заключением по вопросам ММК были найдены в архангельском архиве Северного пароходного общества, а сам циркуляр ММК — в Российском государственном архиве военно-морского флота в Санкт-Петербурге.

При этом устав общества (опубликован в 1911 году по распоряжению Главного управления торгового мореплавания и портов — спустя шесть лет после того, как данное управление не существовало уже шесть лет) был найден в Российской национальной библиотеке, а протоколы заседаний общества — в Центральном военно-морском архиве в делах Комитета морских экскурсий.

К слову, печать общества после усиленных поисков была обнаружена случайно — на аукционе в 2022 году. Правда, продавец-коллекционер не обладал никакими данными о самом обществе.

Не исключено, что вскоре удастся найти не только отсутствующие материалы собраний общества, но и более специфические документы — например, о ведении им научно-просветительской деятельности, которая упоминается в уставе в качестве одной из основных целей деятельности.

## 5. Участие общества в деятельности ММК

Конференцией ММК, в которой общество впервые поучаствовало как полноправный член организации, стало мероприятие в Венеции (25–28 сентября 1907 года). В состав российской делегации вошли председатель общества Рухлов, заместитель Карницкий и секретарь Гревс. Членами ММК от Российской империи были заявлены Таубе, Овчинников и Мартенс.

На рассмотрение участников конференции были вынесены три вопроса: 1) ограничение ответственности судовладельцев; 2) ипотека и морские залогов; 3) коллизионное право в области грузовых перевозок.

С докладом о проекте конвенции по второму вопросу повестки от общества морского права выступал Гревс<sup>42</sup>. Докладчик отметил, что для укрепления международного значения морской ипотеки необходимо ввести обязательную регистрацию прав залога в судовых свидетельствах или любом другом эквивалентном документе.

Комментируя очередность удовлетворения морских залогов, Гревс отметил, что, признавая предпочтительность ипотечных кредитов, нельзя исключать из категории привилегированных требования, возникающие в результате произошедших аварий, крупного кредита, заключенного капитаном, либо других расходов, которые капитан по необходимости берет на себя во время рейса. Докладчик объяснил: как бы ни были развиты современная морская торговля и международное судоходство, нельзя быть уверенными, что такие заимствования больше не будут нужны на практике.

Лишение возникающих по этим займам требований привилегии, по мнению общества, лишит всякой возможности прибегать к этой форме кредита. То есть, не позволяя капитану отремонтировать судно и продолжить плавание, ущерб получают именно кредиторы, в чью пользу Парижская комиссия и просила исключить требования из категории привилегированных.

Также общество не поддержало изменение порядка исчисления срока исковой давности. Его предлагалось дополнить тем моментом, «когда кредитор мог действовать». Это определение члены общества посчитали расплывчатым, что может привести к чрезмерному продлению годичного срока исковой давности в ущерб обоснованности

<sup>42</sup> International Maritime Committee. Bulletin №19. Conference de Venise 1907. P. 387. Пер. с английского / Comité Maritime International. Yearbooks & Documentation // <https://comitemaritime.org/publications-documents/cmi-yearbook/>

требования. По мнению общества, эффективнее было бы немного продлить срок исковой давности (даже если он и так достаточно продолжительный), но при этом рассчитать его с «точного и неопровержимого» момента, с которого кредитор получил право на иск.

Говоря о влиянии передачи права собственности на судно на факт существования морских залогов и ипотеки, общество рекомендовало участникам конференции, независимо от национальных законов, найти способ исключить влияние такой передачи на права держателей залогов и ипотечных кредитов. По мнению общества, права привилегированных кредиторов будут гарантированы, если включить в конвенцию правило о том, что надлежаще заверенное по национальному закону право залога остается в силе при передаче права собственности на судно.

Вторая конференция ММК с участием общества состоялась спустя два года в Бремене — с 22 по 25 сентября 1909 года. Участники обсуждали коллизионное право в отношении фрахта, компенсации в случае гибели либо получения травмы, регистрацию и публикацию морских ипотек и залогов.

Делегатами от общества выступили Рухлов и Карницкий, а к команде российских членов ММК, из которой выбыл Мартенс, присоединился адвокат из Санкт-Петербурга Сигизмунд Льюис.

Данных о выступлении российских делегатов с докладами по вопросам повестки конференции в бюллетене ММК нет. Не фигурирует общество ни в Обзоре отчетов национальных ассоциаций о компенсациях в случае телесных повреждений, ни в Обзоре ответов ассоциаций по проекту конвенции о фрахтовых перевозках. Из этого можно сделать вывод о том, что общество в преддверии конференции не направляло заключение по вопросам повестки и не принимало участия в их обсуждении.

Третья конференция с участием общества состоялась в Париже с 9 по 13 октября 1911 года. Состав российской делегации был изменен: в нее вошли новый председатель общества Е.Е. Стеблин-Каменский, его заместитель Бениславский и казначей Линден (в документах ММК он фигурировал как начальник Отдела торгового

мореплавания). Список членов комитета от Российской империи остался прежним.

Участники Парижской конференции обсуждали ограничение ответственности судовладельцев в отношении гибели людей или телесных повреждений, а также вопросы фрахта. Они обратили внимание, что фрахтование непременно требует урегулирования именно на международном уровне<sup>43</sup>. И речь не только о непосредственно фрахте, но и о других формальностях практического характера, например о демередже<sup>44</sup> и сквозных коносамент<sup>45</sup>.

Однако в активных дискуссиях на эти темы российские делегаты, как и на прошлой конференции, не принимали участия, равно как и не выступали с докладами по вопросам встречи. Причины, которые в тот период отвлекли общество от участия в решении морских проблем, неизвестны.

На Копенгагенской конференции ММК (13–17 мая 1913 года) комитет и национальные ассоциации активно обсуждали Лондонскую декларацию 1909 года о праве морской войны, необходимость и перспективы ее ратификации, вопросы фрахта, безопасности на море и морского страхования имущества неприятеля.

Состав российской делегации на этой, последней для нее, конференции ММК не изменился.

В процессе обсуждения Лондонской декларации участники конференции обращали внимание, что даже тогда (еще до какой-либо ратификации) она уже серьезно влияла на общественное мнение. Это объяснялось тем, что документ был разработан избранным сообществом юристов, государственных деятелей и моряков, потому сам факт формулирования международного обычая уже придавал ему реальный авторитет.

Например, во время итало-турецкой войны Россия опиралась на декларацию, чтобы выразить решительный протест против любых препятствий ее торговле зерном на Черном море. Итальянские призовые суды в ходе той же войны основывали свои решения на положениях декларации, а Франция обратилась к документу, чтобы выразить протест против захвата французских судов<sup>46</sup>.

<sup>43</sup> International Maritime Committee. Bulletin №30. Paris Conference 1911. P. 41. Пер. с английского / Comité Maritime International. Yearbooks & Documentation // <https://comitemaritime.org/publications-documents/cmi-yearbook/>

<sup>44</sup> Денежное возмещение убытка, плата, причитающаяся перевозчику за простой судна в течение контрсталийного времени.

<sup>45</sup> Коносамент, покрывающий всю перевозку от двери до двери и предусматривающий перевалку с одного судна на другое.

<sup>46</sup> International Maritime Committee. Bulletin №39. Copenhagen Conference 1913. P. 273. Пер. с английского / Comité Maritime International. Yearbooks & Documentation // <https://comitemaritime.org/publications-documents/cmi-yearbook/>

Высоко оценивали значение еще не ратифицированной декларации для международных интересов в области бизнеса, торговли и страхования и в Российском обществе морского права.

В дополнение к ранее изложенным в заключении доводам делегаты отметили, что нормы об аресте во время войны торговых судов и грузов сильно различаются в национальных законах. Более того, в начале войны стороны обычно вынуждены спешно издавать новые правила по одному и тому же вопросу. В итоге отсутствие точных и единообразных норм наносит ущерб интересам судоходства и морского страхования, а также провоцирует напряжение в международных отношениях.

При этом декларация отвечает на спорные вопросы: например, какие предметы могут рассматриваться как абсолютная и условная контрабанда, при каких условиях можно арестовать торговые суда с контрабандой и когда судовладельцы имеют право на компенсацию убытков в связи с арестом.

В отношении этих и других вопросов декларация призвана установить единые и точные правила, строгость которых не должно превзойти национальное законодательство ни одной страны, были убеждены в обществе. «После ратификации эта декларация должна положить конец жестким, противоречивым, неожиданным и произвольным мерам, которые в настоящее время часто принимаются воюющими странами»<sup>47</sup>, — подчеркнули в обществе.

Однако декларацию не поддержала Англия, и в дальнейшем документ так и не был ратифицирован.

Затрагивая тему морского страхования грузов противника, общество заметило, что вопрос действительности таких договоров напрямую связан с общими интересами воюющей страны. Поэтому на него нельзя отвечать исключительно с точки зрения коммерческих интересов. «Интересы всей страны имеют гораздо большее значение, чем интересы коммерции, страховщиков и частных лиц в целом, и в случае конфликта этих интересов интересы частных лиц должны быть подчинены интересам государства»<sup>48</sup>, — отмечали в обществе.

Общество пришло к выводу, что все договоры морского страхования, заключенные во время войны подданными воюющей страны и охватывающие груз противника, подлежащий конфискации, должны считаться недействительными<sup>49</sup>.

По мнению общества, хотя на первый взгляд уничтожение и конфискация всех торговых судов противника и их грузов кажутся чрезвычайно жесткими мерами, они являются единственным эффективным средством борьбы с неприятелем, у которого более сильный флот. Кроме того, вероятность принятия таких мер может даже иногда удерживать от объявления войны страну, которая из-за своего военно-морского превосходства считала бы себя неуязвимой на море<sup>50</sup>.

Высказываясь на тему обеспечения безопасности судоходства, общество посчитало желательным созвать международную конференцию для выработки основополагающих правил в этой области, которая взяла бы за основу работы выводы национальных ассоциаций и положения национальных законов морских стран<sup>51</sup>.

Это предложение поддержал в своем выступлении и Овчинников. Он добавил, что предметом обсуждения на такой конференции могла бы стать разработка основных правил по спасательным средствам, беспроводной телеграфии, а также создание Международного бюро по безопасности судоходства.

## 6. Завершение деятельности общества. Советское и российское представительство в ММК

Последнее упоминание о Российском обществе морского права как о национальной делегации ММК мы находим в бюллетене конференции в Антверпене, прошедшей после окончания Первой мировой войны, в июле 1921 года. При этом состав ее участников дается по состоянию на дату проведения Копенгагенской конференции в 1913 году. Фамилии членов ММК из России (Таубе, Овчинников, Льюис) в последний раз замечены в бюллетене

<sup>47</sup> Ibid. P. 279.

<sup>48</sup> International Maritime Committee. Bulletin №39. Copenhagen Conference 1913. P. 290. Пер. с английского / Comité Maritime International. Yearbooks & Documentation // <https://comitemaritime.org/publications-documents/cmi-yearbook/>

<sup>49</sup> Ibid. P. 289.

<sup>50</sup> Ibid. P. 293.

<sup>51</sup> Ibid. P. 373.

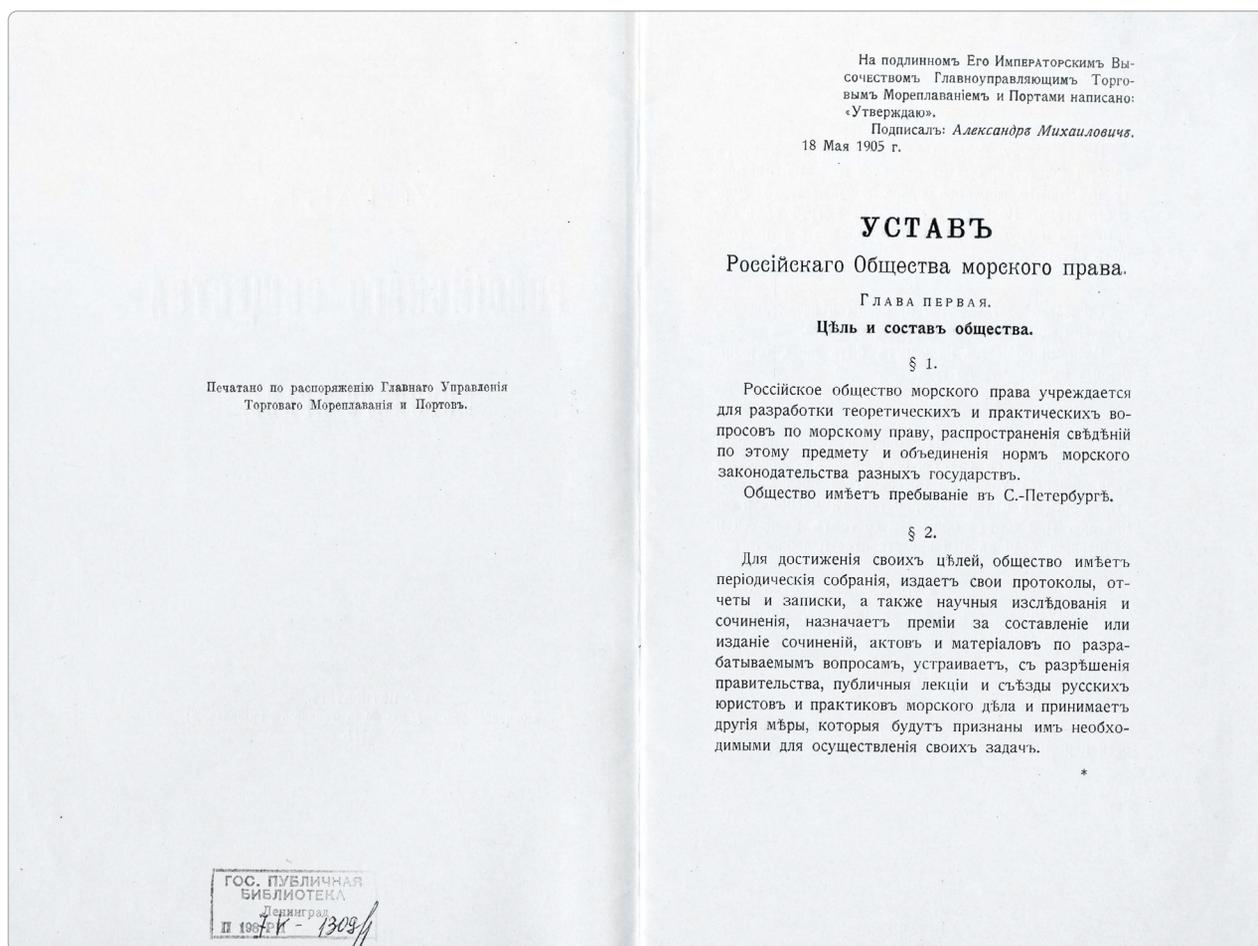
Амстердамской конференции 1949 года, но уже в разделе с данными об умерших членах<sup>52</sup>.

После революции 1917 года общество завершило свою деятельность, а труды и наработки российских морских юристов за непродолжительный, но активный период их работы в ММК были по большей части утеряны в результате Великой Октябрьской социалистической революции, Гражданской войны, репрессий и Второй мировой войны.

Российское присутствие в ММК приостановилось вплоть до 60-х годов XX века. Юристы первых десятилетий советского периода не проявляли особого интереса к проблематике морского права. Тем не менее СССР приходилось участвовать в международной торговле, а значит, ратифицировать отдельные международные конвенции и возвращаться к совместной работе с другими морскими державами.

В 1968 году создали Советскую ассоциацию морского права. Ее основали представители морских портов, рыболовецких колхозов, научных и высших учебных заведений. Годом позже ассоциацию приняли в ММК<sup>53</sup>. На тот момент в ней председательствовал Андрей Константинович Жудро, который и возглавил советскую делегацию на Токийской конференции в 1969 году.

«Национальные ассоциации — члены ММК, в настоящее время насчитывающие тридцать одну, разбросанные по всему миру, являются рабочими пчелами в нашем улье. Я приветствую 31-ю; она довольно значительна: присоединение Советской ассоциации придаст нашему движению вес и измерение», — приветствовал новую ассоциацию президент ММК Альберт Лилар<sup>54</sup>.



Устав Российского общества морского права

<sup>52</sup> International Maritime Committee. Bulletin №104. Conférence d'Amsterdam 1949 P. 38. Пер. с французского / Comité Maritime International. Yearbooks & Documentation // <https://comitemaritime.org/publications-documents/cmi-yearbook/>

<sup>53</sup> Ibid. P. 168.

<sup>54</sup> Ibid. P. 26.

— 4 —

## § 3.

По существу предметов, входящихъ въ кругъ занятій общества, оно раздѣляется на два отдѣленія: 1) публичнаго морского права и 2) частнаго морского права. По мѣрѣ надобности, могутъ быть открываемы и другія отдѣленія, сообразно § 1 настоящаго устава.

## § 4.

Общество составляютъ: а) члены дѣйствительные, б) члены почетные и в) члены-сотрудники.

Членами общества не могутъ быть лица, ограниченныя въ правахъ по суду.

## § 5.

Дѣлами общества, на точномъ основаніи сего устава, управляетъ совѣтъ, состоящій изъ предсѣдателя общества, товарища предсѣдателя, предсѣдательствующихъ въ отдѣленіяхъ, четырехъ членовъ и секретаря. При совѣтѣ общества состоитъ казначей и канцелярія, если въ ней представится надобность.

## § 6.

Общество имѣетъ свою печать съ надписью: „Россійское Общество морского права“.

## § 7.

Сношенія общества съ посторонними мѣстами и лицами производятся чрезъ предсѣдателя, который есть первенствующее лицо въ обществѣ.

— 5 —

## ГЛАВА ВТОРАЯ.

**Избраніе членовъ общества, ихъ права и обязанности.**

## § 8.

Дѣйствительными членами общества могутъ быть лица, извѣстныя своею ученою или практическою дѣятельностью въ области морского права или мореходнаго промысла. Равнымъ образомъ, дѣйствительными членами являются лица, вступившія въ общество въ качествѣ его учредителей, до утвержденія его устава.

## § 9.

Желающій поступить въ дѣйствительные члены долженъ быть предложенъ не менѣе, чѣмъ двумя дѣйствительными членами, которые свидѣтельствуютъ, что предлагаемый ими кандидатъ соотвѣтствуетъ условію, обозначенному въ § 8, и притомъ сообщаютъ свѣдѣнія о его дѣятельности.

Каждое предложеніе сего рода разсматривается совѣтомъ и, по принятіи имъ, предлагается общему собранію для производства выбора закрытою баллотировкою по большинству голосовъ.

## § 10.

Дѣйствительные члены вносятъ въ кассу общества ежегодно не менѣе 5 руб. Ежегодный взносъ можетъ быть замѣненъ единовременнымъ въ сто рублей, который зачисляется въ неприкосновенный капиталъ общества.

— 6 —

*Примѣчаніе.* Годовая плата вносится вступающимъ вновь членомъ, не позже 1 декабря, сполна, хотя бы онъ поступилъ и въ концѣ года. Единовременный взносъ производится также сполна, не принимая въ расчетъ сдѣланныхъ уже членами годовыхъ взносовъ.

## § 11.

Дѣйствительные члены избираются и могутъ быть избираемы во всѣ должности по обществу.

## § 12.

Общество, по предложеніямъ совѣта, избираетъ въ почетные члены лицъ, оказавшихъ своими трудами особыя заслуги дѣлу развитія морского права или значительное содѣйствіе обществу. Почетнымъ членамъ выдаются на сіе званіе дипломы, за подписью предсѣдателя.

## § 13.

Почетные члены могутъ быть и дѣйствительными, по заявленію о томъ совѣту и съ принятіемъ на себя всѣхъ сопряженныхъ съ этимъ званіемъ обязанностей, но безъ избранія порядкомъ, указаннымъ въ § 9.

## § 14.

Лица, изъявившія готовность участвовать въ трудахъ общества, принимаются, по представленіямъ отдѣленій и съ утвержденія совѣта, въ члены-сотрудники. Они не обязываются къ денежнымъ взносамъ и въ собраніяхъ общества имѣютъ голосъ совѣщательный.

— 7 —

## § 15.

Члены общества получаютъ бесплатно протоколы засѣданій и отчеты общества, прочія же сочиненія, издаваемые обществомъ, уступаются имъ по цѣнѣ, въ которую обошлись ему.

## § 16.

Дѣйствительный членъ, два года не внесшій слѣдующихъ съ него денегъ, а сотрудникъ, два года не участвовавшій въ трудахъ общества, считаются сложившими съ себя сіе званіе.

## § 17.

Въ должности по обществу дѣйствительные члены избираются общими собраніями, а въ случаяхъ, особо указанныхъ,—совѣтомъ или собраніемъ отдѣленій общества. Всѣ выборы по обществу производятся закрытою баллотировкою по большинству голосовъ.

## § 18.

Предсѣдатель общества и товарищъ его избираются на два года изъ трехъ кандидатовъ, предлагаемыхъ на каждую изъ сихъ должностей совѣтомъ. Если въ теченіе двухъ лѣтъ одинъ изъ нихъ выбудетъ изъ общества, то вакансія замѣщается немедленно новымъ избраніемъ.

## § 19.

Каждое отдѣленіе выбираетъ своего предсѣдательствующаго, его товарища и 3 членовъ редакціонныхъ

комитетовъ. На одного изъ послѣднихъ предсѣдательствующій возлагаетъ исполненіе секретарскихъ обязанностей по отдѣленію.

§ 20.

Изъ членовъ совѣта двое выбываютъ ежегодно по очереди своего вступленія и могутъ быть избраны вновь въ ту должность не прежде, какъ по истеченіи года.

§ 21.

Секретарь избирается совѣтомъ изъ дѣйствительныхъ членовъ общества.

§ 22.

Казначей избирается общимъ собраніемъ на одинъ годъ.

ГЛАВА ТРЕТЬЯ.

О собраніяхъ.

§ 23.

Собранія общества бываютъ общія и частныя (по отдѣленіямъ). Общія собранія суть: обыкновенныя, чрезвычайныя и годовыя.

О днѣ, часѣ, мѣстѣ и предметахъ занятій всѣхъ общихъ собраній доводится до свѣдѣнія начальника мѣстной полиціи.

§ 24.

Обыкновенныя общія собранія бываютъ не менѣе трехъ разъ въ годъ, съ октября по май включительно. Они посвящаются: а) слушанію отчетовъ о дѣйствіяхъ совѣта и отдѣленій; б) выборамъ въ члены дѣйстви-

тельные и почетные предлагаемыхъ совѣтомъ кандидатовъ; в) утвержденію предложеній совѣта объ открытіи новыхъ отдѣленій въ составъ общества; г) чтенію и устному обсужденію статей и докладовъ, внесенныхъ отдѣленіями, а также сообщенію извѣстій, касающихся задачъ и дѣлъ общества.

*Примѣчаніе.* О предметѣ разсужденій члены извѣщаются пригласительными записками.

§ 25.

Въ общихъ собраніяхъ могутъ присутствовать и посторонніе посѣтители, введенные дѣйствительными членами съ согласія предсѣдателя.

§ 26.

Для дѣйствительности общаго собранія требуется присутствіе не менѣе  $\frac{1}{3}$  всего числа дѣйствительныхъ членовъ, проживающихъ въ С.-Петербургѣ. Дѣла въ общемъ собраніи рѣшаются простымъ большинствомъ голосовъ присутствующихъ членовъ, причѣмъ, при раздѣленіи голосовъ поровну, голосъ предсѣдателя даетъ перевѣсъ.

§ 27.

Въ обыкновенныхъ собраніяхъ совѣщанія объ измѣненіи устава общества не допускаются. Для сего, если нужно, могутъ быть назначаемы собранія чрезвычайныя.

§ 28.

Въ годовомъ собраніи, которое назначается въ началѣ года, разсматривается общій годово́й отчетъ о дѣйствіяхъ и о состояніи суммъ общества, избираются

должностныя лица, раздаются по присужденію награды и преміи, произносятся рѣчи и читаются статьи по вопросамъ морского права. Для разсмотрѣнія годово́й отчетности общества, собраніе избираетъ комиссію изъ 5 членовъ, заключеніе которой, вмѣстѣ съ объясненіемъ совѣта, доводится до свѣдѣнія общества въ ближайшемъ обыкновенномъ общемъ собраніи.

§ 29.

Отдѣленія имѣютъ частныя свои собранія разъ въ мѣсяцъ и болѣе, если въ томъ представится надобность.

§ 30.

Въ собраніяхъ отдѣленій разсматриваются: а) предположенія, сообщенія и разсужденія по вопросамъ, входящимъ въ кругъ предметовъ каждаго отдѣленія или стоящимъ съ ними въ тѣсной связи; б) юридическія изслѣдованія, представленныя обществу; в) предложенія правительственныхъ, общественныхъ и иныхъ установленій о разрѣшеніи представляющихся имъ затруднительныхъ юридическихъ вопросовъ по морскому праву.

*Примѣчаніе.* Сочиненія, представленныя для соисканія премій и наградъ, разсматриваются въ отдѣленіяхъ или особо избранною для того комиссіею при редакціонномъ комитетѣ по порученію отдѣленія.

§ 31.

Наблюденіе за порядкомъ и правильнымъ ходомъ занятій въ общихъ собраніяхъ принадлежитъ предсѣдателю общества, а въ частныхъ—предсѣдательствующимъ

всему въ отдѣленіи. Въ случаѣ отсутствія ихъ, перваго замѣняетъ товарищъ предсѣдателя, а вторыхъ—ихъ товарищи.

§ 32.

При каждомъ отдѣленіи общества устраивается редакціонный комитетъ, состоящій изъ предсѣдательствующаго въ отдѣленіи, товарища его и трехъ членовъ по выбору отдѣленія на одинъ годъ.

*Примѣчаніе.* Въ случаѣ надобности, обязанности редакціоннаго комитета могутъ быть возложены имъ на предсѣдательствующаго и члена, избираемаго для исполненія секретарскихъ обязанностей по отдѣленію.

§ 33.

Предметъ занятій редакціонныхъ комитетовъ состоитъ: а) въ подготовленіи матеріала какъ къ общимъ, такъ и къ частнымъ собраніямъ общества; б) въ разсмотрѣніи представляемыхъ обществу сочиненій и изслѣдованій и составленіи по нимъ отчетовъ для собраній общества; в) въ наблюденіи за изданіемъ трудовъ общества по специальности каждаго отдѣленія при чемъ должны быть приняты въ руководство существующія на сей предметъ узаконенія.

ГЛАВА ЧЕТВЕРТАЯ.

О совѣтѣ общества.

§ 34.

Управленіе дѣлами общества въ хозяйственномъ отношеніи, назначеніе общихъ собраній, утвержденіе

— 12 —

предлагаемых отделёнными задач на премии и самых премий и наград принадлежит совету общества.

*Примечание.* Впредь до образования общества въ числѣ не менѣе 40 действительныхъ членовъ, права и обязанности совета, а также избраніе действительныхъ членовъ общества по большинству голосовъ, принадлежатъ членамъ-учредителямъ, переименовывающимся затѣмъ въ действительные члены.

§ 35.

Въ засѣданіяхъ совета председательствуетъ председатель общества или товарищъ председателя, а въ случаѣ отсутствія того и другого, одинъ изъ председательствующихъ въ отделёніяхъ, по избранію присутствующихъ.

§ 36.

Расходы производятся по постановленіямъ совета.

§ 37.

На обязанности совета лежить: 1) изданіе протоколовъ, отчетовъ, записокъ и другихъ трудовъ общества и 2) ревизія принадлежащихъ обществу денежныхъ суммъ.

§ 38.

Для действительности засѣданія совета требуется присутствіе не менѣе 5 лицъ. Дѣла въ советѣ рѣшаются простымъ большинствомъ голосовъ присутствующихъ лицъ; въ случаѣ раздѣленія голосовъ поровну, голосъ председателя даетъ перевѣсъ.

— 13 —

§ 39.

Измѣненіе и дополненіе сего устава могутъ быть сдѣланы по постановленію общаго собранія и съ утвержденія подлежащей власти.

§ 40.

Срокъ существованія общества не ограничивается. Закрытіе общества можетъ послѣдовать не иначе, какъ по соглашенію болѣе  $\frac{1}{2}$  всѣхъ членовъ общества и не менѣе  $\frac{3}{4}$  присутствующихъ въ собраніи. Для сего предположенія о закрытіи общества должны быть сообщаемы, съ должною подробностью, всѣмъ членамъ общества, за четыре мѣсяца до открытія того собранія, въ которомъ сіи предположенія будутъ разсматриваться.

Въ случаѣ закрытія общества, суммы онаго и имущество обращаются, согласно рѣшенію общаго собранія, на общественныя цѣли.

В дальнейшем, после распада СССР, Советскую ассоциацию морского права преобразовали в Ассоциацию международного морского права. Она сохраняла членство в ММК до 2017 года, когда ее исключили из комитета из-за длительной просрочки по уплате членских взносов. После этого российские юристы и специалисты по морскому праву фактически остались без представительства в международных отношениях.

Однако уже в 2018 году была создана Российская ассоциация морского права (RUMLA). Ее основатели — практикующие юристы в области морского права Константин Краснокутский, Константин Путря и Филипп Вагин. С годами состав ассоциации пополнился десятками российских практикующих юристов и ученых-правоведов, специализирующихся в области морского права. С 30 сентября 2021 года RUMLA стала полноправным представителем России в ММК, выплатила задолженность прошлой ассоциации и успешно продолжает дело, начатое 120 лет назад Российским обществом морского права.

## 7. Эпилог: как готовилась эта статья

Нам помогли найденные в российских архивах и библиотеках, а также на сайте Международного морского комитета документы, которые засвидетельствовали разные периоды существования Российского общества морского права и деятельность его членов. Такие полезные для исследования находки обнаружены в Российском государственном историческом архиве, Российской национальной библиотеке, Центральном военно-морском архиве, архиве Северного пароходного общества. В частности, большой исследовательский интерес представляют дела Главного управления торгового мореплавания и портов.

Но поиски продолжаются. Есть уверенность, что в ближайшее время удастся более подробно осветить работу Российского общества морского права.

В статье использованы фотокопии архивных документов, о которых подробно шла речь. ■



**Ekaterina Tkachenko,**  
Jurist, Bankruptcy practice

## 1.2. Russian Maritime Law Society at the beginning of the 20th century: Origins, Founders, and Purpose

*This article offers a detailed historical overview of the Russian Maritime Law Society, drawing upon previously unpublished archival materials. It provides a comprehensive analysis of the historical and social background in which the foundations were laid for the establishment of the first association of its kind within the Russian Empire. The article examines rules of maritime law of that period and cites correspondence between the Comité Maritime International (hereinafter referred to as CMI or the Committee) and Russian ministers, in which the supranational organization makes a compelling case for the rationale behind the formation of a national Maritime Law Society. The publication also briefly outlines the history of the Society, revealing the procedures by which new members joined, how meetings were held, and how the members prepared for the Comité Maritime International conferences. Furthermore, for the very first time, we are unveiling a complete list of Society members as of 1913.*

### 1. Historical Background: Law Codification and Maritime Trade Growth Trends. First Prerequisites for the Establishment of the Russian Maritime Law Society

The 20<sup>th</sup> century, when the Society was founded, coincided with a boom in commercial shipping, which enhanced the role of the Navy in the economy of the Empire and exposed a number of weaknesses in both national maritime legislation and the state of shipping practices at the time.

This, in turn, required not only closer attention but also active engagement from the government of the Russian Empire in maritime affairs.

There are several sources that provide insights into the acute challenges in this field, which

prompted a series of key governmental decisions and reforms.

Therefore, one of these sources is the report by Georgy Timofeevich Rybchevsky, a full member and the Inspector General of the Moscow Imperial Association for Supporting the Development of Russian Merchant Shipping, the Collegial Counselor. In 1904, he investigated the reasons behind the poor development of the Russian merchant fleet and proposed a set of measures aimed at resolving the identified problems.

His research resulted in two extensive reports, one of which is of particular interest to us<sup>1</sup>. In it, Rybchevsky lists several factors that he believes are hindering the development of the Empire's shipping sector.

<sup>1</sup> RSHA. Record Group 95, Series 5, File Unit 505. Reports by Collegiate Councillor Rybchevsky on the Causes of the Poor Development of Russian Merchant Shipping and on Political-Economic Measures for Its Promotion, 01.01.1905, Report by G.T. Rybchevsky. P. 11.

The first factor he mentions is the enclosed nature of the Russian European seas, as they are accessed only through narrow straits controlled by foreign states. Should these states initiate hostilities, their naval vessels could easily capture Russian merchant ships passing through these straits.

The second factor contributing to the poor development of maritime shipping, as noted by Rybchevsky, is the isolation of the Russian people from the maritime industry, primarily due to the country's geographical location. Among other issues, the author emphasized the insufficient development of commercial and naval shipbuilding, which led to vast amounts of capital being transferred into the hands of foreign shipbuilding companies.

Another valuable source providing insights into the state of Russian merchant shipping and the corresponding legislation at the beginning of the 20th century is the first thematic review of foreign press, covering the first two months of 1904<sup>2</sup>. This experimental format publication was carried out by the Merchant Shipping Department, which at the time operated within the structure of the General Directorate of Merchant Shipping and Ports.

The publications studied by the Department covered national maritime legislation, the state of merchant shipping, shipbuilding, engineering, and fluctuations in freight rates during the preceding year across various countries (England, Germany, France, Spain, Japan, and the United States). Additionally, these foreign periodicals served as reference materials to support legislative initiatives being developed by the Department<sup>3</sup>.

In its first review, the Department observed that both government and public interest in the fate of merchant shipping was growing, as efforts were being made to promote and support maritime trade. This sector was also beginning to occupy an increasingly prominent place in the economic life of various countries.

Another conclusion was linked to the ongoing Russo-Japanese War. The Department noted at the time that the belligerent states were expected to issue a list of goods classified as war contraband. Due to the prevailing uncertainty surrounding maritime law, it became impossible to charter Russian vessels in England. «We cannot help but believe that the comprehensive explanations published by the magazines regarding the terms of neutral

trade will help to restore commercial relations,» the Directorate expressed hope.

The next noteworthy document discovered in the same archive is an article from the German newspaper *Hansa*, published on January 16, 1904. It is devoted to the measures undertaken by the General Directorate to support merchant shipping.

The article makes it clear that the Russian Empire had indeed begun to actively reform its merchant shipping sector. The government was developing incentives for shipbuilding and revising the existing legal framework.

“The newly established General Directorate of Merchant Shipping and Ports is working intensively in two directions: it is drafting legislation to regulate merchant shipping and is trying to promote and expand this sector in Russia, so that the country may assume its rightful place among the other nations,” the author of the article explained.

The article states that the Directorate was drafting new legislation on maritime matters, principally concerning maritime accidents. However, greater administrative significance was attached to another law, already fully developed – the port law.

One of the incentive measures introduced by the Directorate to promote merchant shipping, according to the article, was the ship mortgage law under development, which would allow the State Bank to issue loans for wooden, iron and steel vessels. There were other support measures, such as financial rewards for building ships in Russia and subsidies in the form of navigation incentives. In 1903, some members of the Imperial Society for promoting Russian Merchant Shipping strongly opposed the latter, although they acknowledged the importance of stimulating routes of significant commercial value.

“Thus, Russia is soon to embark on an artificially stimulated development of merchant shipping,” *Hanza* concluded. “This initiative by the Russian government appears all the more questionable given that a similar experiment in artificially boosting industry — through prohibitive tariffs, massive state contracts, and various privileges — had only recently produced disappointing results. Admittedly, the goal was initially achieved: the industrial sector advanced rapidly in a short time. But as soon as the system of state support weakened and government orders declined, it became clear that what had been cultivated was a hothouse plant — unable to survive on its own.”

<sup>2</sup> RSHA. Record Group 95, Series 5, File Unit 104. Overview of Foreign Periodicals on the Issues of Merchant Shipping. P. 2.

<sup>3</sup> RSHA. Record Group 95, Series 5, File Unit 525. On the Library of the Department, 1905. P. 1.

Reflecting on the severe consequences of the industrial crisis, the author predicts a similar fate for the merchant shipping sector. “Even if there is a chance that navigation initiatives will expand Russian merchant fleet significantly, it remains uncertain whether this will truly serve the public good. While the new ventures may bring some results, lacking a foundation in sound economic principles, they are bound to perish — like a hothouse plant deprived of its artificial atmosphere,” *Hansa* concluded.

The legislative regulation of merchant shipping at the beginning of the 20<sup>th</sup> century gave rise to additional issues.

At the beginning of the 20<sup>th</sup> century, the regulation of commercial shipping in Russia was largely based on norms of advisory nature, which imposed no clear sanctions for their violation and offered no effective mechanisms for ensuring compliance. This created fertile ground for arbitrary interpretation of the rules — and, consequently, for their violation.

The second problem was the absence of a dedicated law on merchant shipping. Related matters were governed by the *Commercial Charter* (*Ustav Torgovy*) — a body of laws that applied to, among other things, merchant shipping, but primarily regulated commercial law overall. However, with the rapid growth of global trade and maritime business, the Russian Empire — lacking specific legislation on maritime commerce at the time — faced an urgent need to adopt such laws.

This led to a wave of active study of foreign periodicals and analysis of international experience in maritime lawmaking, and from 1902, Russia undertook a large-scale effort to codify specialized legislation and draft the *Code of Merchant Shipping*.

For this purpose, on November 23, 1901, a Special Council<sup>4</sup> was established following a report by Sergei Yulievich Witte, former Minister of Finance and Secretary of State. Its mission was to draw up a new code of merchant shipping, which would present a comprehensive legal codification of all relevant regulations based on the accumulated experience and the current state of the law.

The Council, chaired by Grand Duke Alexander Mikhailovich, who served as Chief Executive of Merchant Shipping and Ports, held its first session on March 4, 1902. Among its members were representatives of the Ministry of the Navy, as well as the

Ministries of Foreign Affairs, Finance, and Justice. The Ministry of the Navy was represented by Georgy Georgievich Steblin-Kamensky, Full State Councillor and head of codification work; Ivan Egorovich Steblin-Kamensky, legal adviser to the Ministry; and Ivan Alexandrovich Ovchinnikov, professor at the Nikolaev Naval Academy and Colonel of the Imperial Russian Navy. In 1905, the chairmanship of the Council passed to Iosif Ivanovich Karnitsky, a lawyer, senator, and Full Privy Councillor.

In order to address specific issues of maritime law and to examine current practices, the Council not only heard from its staff members but also engaged lawyers, experts, and practitioners in the maritime field. Sessions were frequently attended by representatives of steamship and transport companies, insurance societies, seafarers’ unions, port-based merchants, and shipping promotion associations.

The Council aimed to ensure the transparency of its work and actively sought feedback on draft legislation from all interested institutions and individuals. In particular, it reached out to committees and boards of steamship societies, and welcomed contributions from private individuals “who, through practical familiarity with maritime affairs, could offer insights drawn from their real-life experience in maritime affairs,” regardless of whether they held any official position.

The members of the Council also actively studied the laws and codes on merchant shipping from England, Germany, Italy, and Norway.

The materials collected in this process formed part of the foundation for the future Code<sup>5</sup>.

It is important to note that during the Council’s initial sessions, specialists focused on matters of maritime law deemed “particularly urgent,” which required immediate drafting and separate legislative approval prior to the adoption of the Code as a whole.

The first of these urgent issues was the determination of the conditions under which a vessel could be recognized as Russian and, consequently, entitled to fly the national flag. The second pressing matter was the introduction of maritime mortgages to secure loans against ships. In addition, the Council prioritized the development of draft laws on the limitation of liability for shipowners, as well as on the professional and academic qualifications required of navigators and engineers serving in the merchant fleet.

<sup>4</sup> RSHA. Record Group 95, Series 5, File Unit 839. On Issues Concerning Legislative Institutions, 1905–1909. P. 26.

<sup>5</sup> The Imperially Established Special Council for the Drafting of the Code of Merchant Shipping. Code of Merchant Shipping (Draft with Explanatory Notes), Vol. I, St. Petersburg: V.S. Borozin Printing.

“The urgency of the matter was becoming increasingly clear, driven by the immediate needs of maritime commerce and the obvious benefit of letting interested institutions and individuals see the draft as a single, cohesive code rather than as a collection of separate proposals, in order for its provisions to be properly understood in their broader context,” was how the need for accelerated legislative work in these areas was explained<sup>6</sup>.

The drafting of the Code was completed in 1909. The reasons why the much-needed *Code of Merchant Shipping* was never formally adopted remain unclear. All that remains at our disposal is the draft itself, the accompanying explanatory notes, and a summary of the Special Council’s work. From these materials, one can clearly see the immense scope of work carried out by the Council’s members and experts, as well as their clear determination to systematically and thoroughly organize the scattered regulations governing merchant shipping.

At last, it becomes clear what legal challenges in the field of maritime law awaited the future members of the Russian Maritime Law Society – most of whom had worked on the draft *Code of Merchant Shipping* under the auspices of the Special Council.

## 2. Initiatives of the Comité Maritime International (CMI)

The need to establish an association of maritime law specialists in Russia was steadily growing – not only within the country itself, but also well beyond its borders.

This reflected a broader trend that emerged in the second half of the 19<sup>th</sup> century — the growing effort to unify legal norms. Merchant shipping was no exception. Legal professionals specializing in maritime affairs began collaborating across countries to establish an international body that would take the lead in setting common standards in the maritime legislation. That body became the Comité Maritime International (CMI), founded in 1897 to promote the unification of maritime law through international research on special issues and development of draft proposals for international conven-

tions. The Committee brought together national maritime law societies from countries with at least some involvement in maritime trade.

In 1899, it was the CMI that first took the initiative to establish a national maritime law association in the Russian Empire. On November 18 of that year, the Committee’s Secretary General in Antwerp sent a letter to the Imperial Envoy in Brussels, noting that, in order to promote the proper unification of maritime law, the Committee was interested in the creation of national associations in various countries<sup>7</sup>.

Each of these associations dealt with issues frequently raised at international meetings, while the Committee fostered regular interaction among them, coordinated their efforts, and monitored their activities. In the three years since its founding, the CMI had successfully established national groups in Germany, England, Belgium, Denmark, the United States, France, Holland, Italy, and Norway. Russia, however, remained unrepresented in the CMI, raising the prospect that the Committee’s upcoming 1900 conference in Paris would proceed without a single Russian delegate.

“We would strongly welcome the establishment of a local association or committee in Russia,” the Secretary urged. “Your great country plays a vital role in global trade, and we deeply regret this glaring absence — something that inevitably limits the impact of our work.”

The Committee also laid out several expectations regarding the members of the national associations: “It is highly desirable that these national associations include not only legal professionals, but also shipowners, partners, neutral figures, and merchants.” When proposing that the future Russian Society should include nine members, the author of the letter acknowledged the Committee’s difficulty in obtaining reliable information about individuals best suited for these roles. To that end, the Secretary requested informal input from both the Imperial Envoy and Fyodor Fyodorovich Martens—one of the Committee’s founders and an honorary member – to help guide the search for suitable candidates for the Russian association of the CMI.

Within a few months, in March 1900, the letter from the CMI was brought to the attention of Witte<sup>8</sup>.

<sup>6</sup> The Imperially Established Special Council for the Drafting of the Code of Merchant Shipping. *Code of Merchant Shipping (Draft with Explanatory Notes)*, Vol. I, St. Petersburg: V.S. Borozin Printing. P. 14

<sup>7</sup> RSHA. Record Group 95, Series 5, File Unit 546. On the International Congress of Maritime Law in Amsterdam by Proposal of the Imperial Society of Shipping Regarding Amendment of Article 3 of the Society’s Charter for Creating a Special Division for the Unification of International Maritime Law. P. 3.

<sup>8</sup> RSHA. Record Group 95, Series 5, File Unit 546. On the International Congress of Maritime Law in Amsterdam by Proposal of the Imperial Society of Shipping Regarding Amendment of Article 3 of the Society’s Charter for Creating a Special Division for the Unification of International Maritime Law. P. 9

In July 1900, the Committee followed up with another message – this time addressed to Foreign Minister Vladimir Nikolaevich Lamsdorf – regarding the founding of the Russian association<sup>9</sup>. It noted that the CMI had already secured support from many countries, assisted in the creation of 11 national associations, and – looking ahead to its upcoming conference – once again invited the Russian Empire to join its efforts.

“The Russian Empire has always played a great role in development of international law, and its noble commitment to reducing tensions between nations only makes our continued lack of engagement in this matter all the more regrettable,” the Committee wrote indignantly.

The July letter also acknowledged — and highly valued—the contributions of Martens and Mikhail Aleksandrovich von Taube. Before Russia established a national Society and formally joined the CMI, its participation in CMI conferences was limited to honorary members only. Alongside Martens and von Taube, this included the previously mentioned Ovchinnikov.

The letter further sheds light on how the Committee operated in preparation for its conferences. The Central Committee in Antwerp would first circulate a list of questions to national maritime law associations, outlining the issues scheduled for discussion. In response, the associations submitted written reports presenting their conclusions on the proposed topics. Based on these submissions, the CMI could assess the views of national experts with recognized competence in maritime law regarding the reforms under consideration.

Soon this letter was forwarded to Witte, and once again, the CMI awaited the minister’s reply.

The next document in the correspondence regarding the establishment of a CMI branch in Russia is dated August 16, 1904. It refers to a letter from Kir Alekseevich Alekseev, Head of the Merchant Shipping Department, stating that there were no plans to appoint a Russian representative — likely for participation in Committee conferences — until a national CMI branch had been formally established<sup>10</sup>.

According to an attached note, the Ministry of Foreign Affairs had, around the same time, confirmed that the issue of establishing a CMI branch in the Empire — which was essential for participating in key events on maritime law — had already been raised on multiple occasions, dating back as early

as 1900. In conclusion, Kir Alekseevich suggested reaching out to Sergei Petrovich Veselago to explore the option of regularly sending a delegate to the CMI conference<sup>11</sup>.

The Imperial Shipping Society later attempted to address the issue of Russia’s lack of representation in the CMI.

In 1905, it proposed the establishment of a department dedicated to developing matters of international maritime law and participating in CMI congresses. However, this required amending the Society’s charter to expand its official scope of authority.

For this purpose, in February 1905, the Chairman of the Imperial Shipping Society sent a letter to the General Directorate of Merchant Shipping and Ports, stating, “Recognizing that many provisions of maritime commercial law, by their very nature, must be governed through international agreements — and that Russia, regrettably, has played no part in the work of the Comité Maritime International, which has been operating for the past eight years with this very aim — the Imperial Shipping Society resolved, at its General Meeting on December 11 of last year, to establish a special department dedicated to developing merchant shipping matters that require consideration at the international level.”<sup>12</sup>

To make this possible, the Society requested an amendment to Article 3 of its Charter, proposing to add a new objective: to contribute to the unification of maritime law.

In June of that year, the Imperial Shipping Society received a formal reply from the General Directorate of Merchant Shipping and Ports. The response stated that there was no reason to amend the Society’s Charter, as a new organization — the Russian Maritime Law Society — had already been established.

### 3. A Brief History of the Russian Maritime Law Society

It is difficult to say with certainty who first initiated the founding of the Russian Maritime Law Society. Perhaps the idea originated with Russian lawyers specializing in maritime law, who maintained close ties with foreign colleagues involved in creating the Comité Maritime International. Still, it seems unlikely that the Society would have come into being without the support of the Grand Duke.

<sup>9</sup> Ibidem P. 11

<sup>10</sup> Ibidem P. 24

<sup>11</sup> Ibidem P. 43

<sup>12</sup> Ibidem P. 15.

Established on May 18, 1905, in Saint Peterburg, the Society brought together 54 lawyers and experts in maritime law. It was chaired by Sergei Vasilyevich Rukhlov, Minister of Railways and Transport, with Senator Iosif Karnitsky elected as his deputy.



**Sergei Vasilyevich Rukhlov  
(1852–1918)**

Public official, lawyer, Minister of Railways, member of the State Council, State Secretary to the Emperor, and Full Privy Councillor. From 1905 to 1910, he served as the first Chairman of the Russian Maritime Law Society.

Rukhlov graduated from the Faculty of Law at Saint Petersburg University in 1873 with the degree of Candidate of Laws. That same year, he entered the Ministry of Internal Affairs.

After six years of service, Sergei Vasilyevich transferred to the Main Prison Department, where he was appointed Chief Clerk. In 1892, Rukhlov became Assistant State Secretary of the State Council, and five years later was promoted to State Secretary.

From 1903 to 1905, he served as deputy to Rear Admiral Grand Duke Alexander Mikhailovich, the Chief Administrator of Merchant Shipping and Ports. After the department was dissolved, Rukhlov was appointed to the State Council, where he served until 1917.

From 1905 to 1910, Sergei Vasilyevich was the first Chair of the the Russian Maritime Law Society.

Between 1909 and 1915, Rukhlov held the post of Minister of Railways. In 1912, he was appointed State Secretary to the Emperor, and the following year was granted the rank of Full Privy Councillor. In 1914, he joined the Finance Committee but retired the following year due to health reasons.

Rukhlov was arrested during the February Revolution. After his release, he left for the North Caucasus. On August 29, 1918, he was arrested again in Essentuki by the North Caucasus Cheka. He was imprisoned in Pyatigorsk as a part of a group held hostage and accused in the case known as “The Plot to Assassinate the Leaders of the Proletariat”. He was executed with the others—cut down by sabers on Mount Mashuk<sup>13</sup>. The exact date of Rukhlov’s death remains unknown; various sources cite October 21, 27, or 31, 1918.



**Iosif Ivanovich (Martin-Joseph-Ivan) Karnitsky  
(1840-1914)**

Polish and Russian lawyer, senator, full Privy Counselor.

Karnitsky graduated from the Faculty of Law at the Sorbonne in 1861. After receiving the degree of Licentiate (Master) of Laws, he began his career at the Warsaw Civil Tribunal, where he served until 1864.

<sup>13</sup> CSHA of St. Petersburg. Record Group 19, Series 127, File Unit 2161. P. 16.

Within three years, he worked in the Chancellery of the State Council of the Kingdom of Poland, and from 1867 to 1869, he served as Assistant Prosecutor at the Kingdom's Court of Appeal. He later held posts of the Assessor (1869–1870), Judge of the Warsaw Civil Tribunal (1870–1872), Chief Executive of the Chancellery of the Government Commission of Justice (1872–1873), and Member of the Emeritus Commission of the Kingdom of Poland (1873–1876).

From 1877 to 1882 (according to some sources, until 1883), he served as Deputy Chief Prosecutor of the Civil Cassation Department of the Senate. In 1895, he was appointed senator. Karnitsky continued working in the Civil Cassation Department until 1898, after which he joined the First General Assembly.

Karnitsky joined the editorial commission responsible for drafting the Civil Code at its inception in 1882 and remained a member until the work was completed. From 1900 to 1904, he served as deputy chairman. Following the death of the commission's chairman, A. A. Knirim, Karnitsky succeeded him and led the commission until 1906.

In 1905, he was appointed deputy chairman of the Russian Maritime Law Society, a position he continued to hold at least until September 1907.

Karnitsky also played a prominent role in the civil division of the Law Society at Saint Petersburg University. He was a full member from 1877 to 1907, and from 1907 onward, he held honorary membership. He served as secretary from 1882 to 1890, as a member of the editorial committee from 1882 to 1891, as deputy chairman from 1892 to 1899, and ultimately as chairman from 1900 to 1905.

He died in 1914 while undergoing medical treatment in the Bavarian spa town of Bad Wörishofen.

The Charter of the Russian Maritime Law Society was signed on May 18, 1905, by Grand Duke Alexander Mikhailovich, Chief Administrator of Merchant Shipping and Ports.

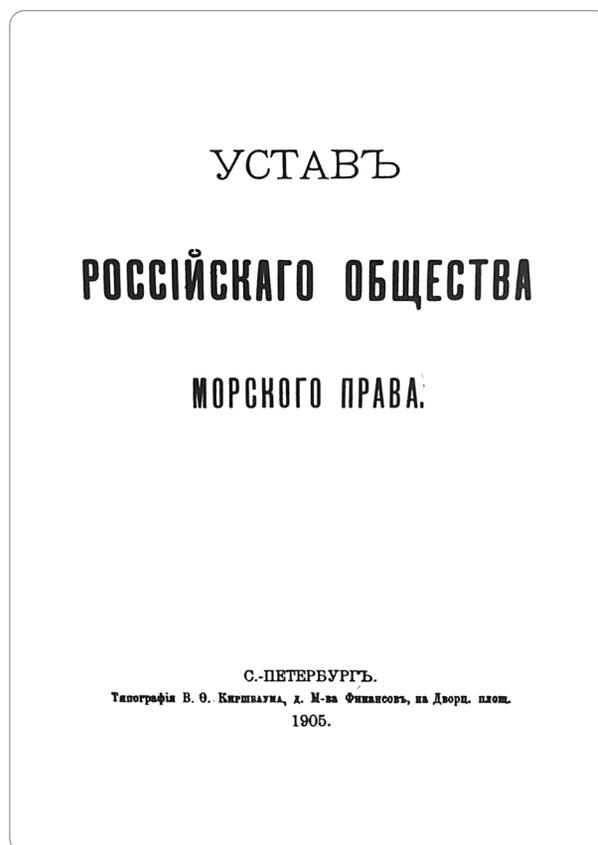
First of all, the document outlined the Society's core mandate necessary to achieve its principal goals. These included holding regular meetings; publishing minutes, reports, memoranda, academic research, and scholarly studies; awarding prizes for the composition or publication of studies, acts, and material on topics under development; organizing

public lectures and congresses for Russian lawyers and practitioners of maritime affairs (with government approval); and pursuing any other initiatives the members deemed necessary to fulfill the Society's mission.

The Society had its own seal, which featured the Russian flag, an imperial crown, and an anchor. Its annual budget was set at 270 rubles.

In that same year, 1905, during the CMI conference in Liverpool, its president, Louis Franck, informed the participants that two new national maritime law associations were in the process of being formed — one of them in Russia.

By 1907, the Russian Society had formally become the Empire's representative within the CMI. Its first delegation included Sergei Rukhlov, Iosif Karnitsky, and Valerian Eduardovich Graves, a notary and the Society's secretary. The Empire formally recognized Martens, Taube, and Ovchinnikov as its members of the CMI at the first conference<sup>14</sup>.



*Front cover of the Charter of the Russian Maritime Law Society*

<sup>14</sup> International Maritime Committee. Bulletin No.12. Liverpool Conference, June 1905. P. 25 / Translated from English. Comité Maritime International. Yearbooks & Documentation // <https://comitemaritime.org/publications-documents/cmi-yearbook/>



**Fyodor Fyodorovich  
(Friedrich Fromhold) Martens  
(1845–1909)**

A diplomat of Estonian origin and a scholar of international law, he was also a member of the Council of the Ministry of Foreign Affairs.

Martens graduated from the Faculty of Law at Saint Petersburg University with a master's degree in international law. In January 1871, he was appointed Trustee of the Saint Petersburg Academic District and was granted the title of Chief Associate Professor. Two years later, he defended his doctoral thesis. In 1876, he was appointed Professor Ordinarius at St. Petersburg University, where he taught until 1905. From 1874 to 1906, he held the title of Professor Emeritus of International Law at the university's Faculty of Law.

Starting in 1869, Martens began working closely with the Ministry of Foreign Affairs. In 1873, he was granted access to the Ministry's archives to compile a comprehensive collection of all international treaties ever concluded by Russia with other countries. The first volume was published the following year, and the fif-

teenth and final one appeared in 1909<sup>15</sup>). In 1874, he also took part in the Brussels Conference, which focused on codifying the laws and customs of war.

In 1879, Martens was appointed Special Official to State Chancellor Alexander M. Gorchakov, and in 1881, he became a permanent member of the Council of the Ministry of Foreign Affairs.

He was awarded an honorary Doctor of Laws (*honoris causa*) degree by the University of Edinburgh in 1884, followed by the same honor from the University of Cambridge in 1895.

From 1886, Fyodor Fyodorovich taught international law at the Imperial Alexander Lyceum and became a member of the Russian Red Cross Society.

From the 1880s onwards, Martens represented Russia at almost every major international conference: the 1889 Brussels Conference on trade and maritime law, the Anti-Slavery Conference (Brussels, 1889-1890), sessions of the Permanent Chamber of the The Hague Arbitration Court, and international conferences of the Red Cross. Martens also served as a government delegate to the Hague Conference on Private International Law in 1893, 1894, 1900, and 1904.

In 1900, he was elected Foreign Member of the French Academy of Moral and Political Sciences, and in 1908, a Corresponding Member of the Saint Petersburg Academy of Sciences.

According to the online archive of the Nobel Peace Prize, Martens received more nominations for the award than any other nominee from the Russian Empire or the Soviet Union combined — 24 in total<sup>16</sup>.

Martens died of a sudden cardiac arrest on June 7, 1909, while en route to Saint Petersburg.

<sup>15</sup> Collection of Treaties and Conventions Concluded by Russia with Foreign Powers, Vol. 15: Treaties with France (1822–1906). St. Petersburg: A. Benke Printing House, 1909. P. 836.

<sup>16</sup> Nobel Peace Prize Nominee List from Russia, Nobel Prize Official Website // <https://www.nobelprize.org/nomination/archive/country-people.php?prize=5&startyear=1901&endyear=1964&country=175&person=nominee>



**Mikhail Alexandrovich von Taube  
(1869–1961)**

Russian and French international lawyer, diplomat, historian, counselor, professor, and public official.

Mikhail von Taube graduated from the Faculty of Law at Saint Petersburg University in 1891 and stayed on to pursue the title of Professor of International Law. A student of the renowned Fyodor Martens, he earned his master's degree in international law in 1896 and defended his Ph.D three years later. He lectured at the universities of Kharkov and Saint Petersburg, as well as at the School of Jurisprudence.

In 1892, Taube was assigned to the Ministry of Foreign Affairs, where he worked in the legal advisory department under Martens' supervision. At the ministry, he steadily climbed the career ladder, rising from a rank-and-file position to a seat on the Ministry's Council.

In 1904–1905, Taube represented Russia on the international commission in Paris that investigated the Dogger Bank incident. In 1908–1909, he took part in the London Naval Conference, and from November 1909, he served as a member of the Permanent Chamber of the The Hague Arbitration Court.

He was also an honorary member of the CMI.

From 1911, he held the post of Deputy Minister of Public Education, and in 1915, he was appointed senator with the rank of Privy Councillor. Two years later, he became a member of the State Council by decree.

Since 1912, Taube was a full member of the Imperial Russian Historical Society, and in 1914 he joined

the Imperial Society for the Promotion of Historical Enlightenment. He was also an honorary member of the Moscow Archaeological Institute (1912), as well as of a number of provincial scholarly archival commissions. In 1897, he took part in drafting the charter of the Russian Genealogical Society, became one of its founding members, and later served as its deputy chairman.

From 1917, Taube lived in exile. He resided, worked, and lectured on history in Finland, Sweden, France, Germany, and Belgium. He was a member of the Special Committee for Russian Affairs in Finland (1918), the Academy of International Law in The Hague, the Russian Historical and Genealogical Society in America, and served on the academic council of the Russian Scientific Institute in Berlin.

Mikhail Alexandrovich passed away on November 29, 1961, in Paris. He was buried alongside his children at the Sainte-Geneviève-des-Bois Cemetery (grave No. 5416).



**Ivan Alexandrovich Ovchinnikov  
(1865–1917)**

Military legal officer, international maritime law expert, lieutenant general of the navy, professor.

In 1892, Ivan Alexandrovich graduated from the Military Law Academy, and between 1894 and 1895, he attended lectures at the Faculty of Law at the University of Lausanne. In 1896, he was appointed lecturer in maritime international

law at the Nikolaev Naval Academy and also taught full-time at the Naval Cadet Corps<sup>17</sup>. A year later, he joined the teaching staff of the Military Law Academy, where he taught international law classes.

From 1907 to 1917, Ovchinnikov was a professor at the Alexander Military Law Academy. At the Nikolaev Naval Academy, he served as professor of international law and, from 1910, as head of the department. At both institutions, he had been teaching international law as a full-time lecturer since 1900<sup>18</sup>. From 1911 to 1914, he also held a teaching position at the Naval Corps<sup>19</sup>.

He was an honorary member of the CMI.

In December 1914, Ovchinnikov was appointed acting Head of the Central Reference Bureau for Prisoners of War under the Main Directorate of the Russian Red Cross Society<sup>20</sup>.

In 1916, he was awarded the title of Professor Emeritus at the Nikolaev Naval Academy<sup>21</sup>.

On April 28, 1899, he began representing the Naval Ministry at several major international conferences — in The Hague (1899, 1907), Brussels (1905, 1910), Geneva (1906), and London (1909)<sup>22</sup>. He was appointed to the Drafting Commission for the proposed Merchant Shipping Code on March 15, 1902, and on April 30, 1909, he joined the commission tasked with reviewing existing regulations on prize awards<sup>23</sup>.

Ovchinnikov published extensively on international law and maritime prize law.

His military career advanced alongside his academic work: he was promoted to lieutenant colonel in 1903, and in 1904 he became a field officer for special assignments under the Chief of the Admiralty Naval Staff. In 1907, he was promoted to colonel; in 1911, to major general; and in 1915, to lieutenant general of the fleet.

In 1917, Ivan Alexandrovich Ovchinnikov was killed along with his family during a bandit attack in Sochi.

Russian Maritime Law Society regularly sent delegates to the Bremen (September 1909), Paris (October 1911) and Copenhagen (May 1913) CMI conferences.

During this period, the Society saw a change in leadership: it came under the direction of

G.G. Steblin-Kamensky, who, on May 24, 1913 — three days before the official announcement — informed Veselago that he had been elected deputy chairman, and expressed hope that Veselago's valued contribution "would help the Society expand its work, particularly in advancing broad and substantive initiatives in the field of maritime legal affairs"<sup>24</sup>.



**Georgy Georgievich Steblin-Kamensky  
(March 20, 1853 – no earlier than 1935)**

Privy Councillor, Chief Executive of the Chancellery of the Ministry of the Navy, and Senator of the Governing Senate serving in both the Department of Heraldry and the Judicial Department.

Steblin-Kamensky graduated from the Faculty of Law at Saint Petersburg University in 1876 with a degree of Candidate of Laws (1876).

Starting in 1877, he served in the Ministry of Justice as a senior candidate for judicial appointments to the Warsaw Court of Appeal. The following year, he was promoted to assistant secretary of the same court. Over the next five years, he held a number

<sup>17</sup> RSNA. Record Group 873, Series 14, File Unit 15, P. 1.

<sup>18</sup> Ibidem.

<sup>19</sup> Ibidem.

<sup>20</sup> Ibidem.

<sup>21</sup> Ibidem P. 2

<sup>22</sup> RSNA. Record Group 406, Series 9, File Unit 2968, P. 18.

<sup>23</sup> Ibidem.

<sup>24</sup> RSHA. Record Group 95, Series 7, File Unit 636. On the Russian Maritime Law Society, 1913. P. 9.

of positions until 1883, when he started working at the Kalisz District Court.

That same year, he transferred to the Ministry of the Navy, where he initially served as an assistant legal advisor. He rose through the ranks, holding positions as chief clerk of the Chancellery, acting state counsellor, head of legislative codification, and ultimately director of the Chancellery. In 1905, Steblin-Kamensky was promoted to Privy Councillor.

In 1910, Steblin-Kamensky was elected chairman of the Russian Maritime Law Society. A year later, he was appointed Prosecutor of the Supreme Prize Court.

In October 1911, he was assigned to the Senate, where he served in the Heraldry Department of the Governing Senate. By 1915, he had transferred to the Judicial Department, and in 1917, he was once again serving in the Senate.

After the October Revolution, Steblin-Kamensky appears to have remained in the USSR. Indirect evidence of his continued presence comes from the 1923 *All Petrograd* yearly directory, where he is listed — under the abbreviated surname ‘Steblin’<sup>25</sup> — as a lawyer. His exact date of death remains unknown, although available sources suggest that he was still alive as late as 1935.

That same year, on May 21, 1913, the Society convened its annual general meeting. The main item on the agenda was the presentation of its report on activities carried out during 1912–1913.

A surviving copy of the minutes, preserved in the archives of the Northern Steamship Company, has made it possible to reconstruct a complete list of the Society’s members at that time — 53 individuals in total<sup>26</sup>.

### List of Russian Maritime Law Society Members

1. Ivan Pavlovich Azbelev
2. Kir Alekseevich Alekseev
3. Arkady Nestorovich Annibal
4. Count Matvey Alexandrovich Apraksin
5. Nikodim Isaevich Amatuni
6. Vasily Nikolaevich Antoshin
7. Nikolai Vasilievich Artsybushev
8. Nikolai Vasilievich Afendik
9. A. I. Balabin
10. I. K. Bekman
11. Mikhail Mikhailovich Benislavsky
12. N. N. Beklemishev
13. Filipp Antonovich Walter
14. Sergei Petrovich Veselago
15. Mikhail Filippovich Volkenstein
16. Anatoly Grigoryevich Gasman
17. Valerian Eduardovich Grevs
18. Nikolai Sergeevich Garganov
19. G. Jackson
20. Yakov Khristoforovich Zavriev
21. Evgeny Nikolaevich Zandrok
22. Nikolai Alexandrovich Zelenoy
23. Vladimir Robertovich Idelson
24. Viktor Karlovich Kraft
25. A. O. Kan
26. Iosif Ivanovich Karnitsky
27. G. A. Katz
28. Konstantin Egorovich Krupyshev
29. S. K. Levis
30. M. V. Linden
31. E. V. Lukovich
32. Alexander Ivanovich Lykoshin
33. Veniamin Semyonovich Mandel
34. Ivan Alexandrovich Ovchinnikov
35. Georgy Alexandrovich Paporigopulo
36. Alexei Yakovlevich Prozorov
37. Karl Eduardovich Regel
38. Petr Petrovich Regir
39. Sergei Vasilievich Rukhlov
40. Evgeny *Evgrafovich* Sabinin
41. Vladimir Stepanovich Sadovsky
42. Ivan Egorovich Steblin-Kamensky
43. Georgy Georgievich Steblin-Kamensky
44. Yakov Andreyevich Tikston
45. R. F. Turner
46. K. Ya. Ushakov
47. Mikhail Ivanovich Ushakov
48. M. I. Forostovsky
49. N. I. Khvorostov
50. Sergei Andreyevich Shatelein
51. Mark Porfiryevich Shafir
52. Mikhail Isaakovich Sheftel
53. Petr Alexandrovich Yurenev

<sup>25</sup> Alphabetical Index of Petrograd Residents / 1923 All Petrograd. Petrograd, 1923. P. 476.

<sup>26</sup> RSHA. Record Group 111, Series 1, File Unit 76. Northern Steamship Company. Report of the Russian Maritime Law Society for 1912–1913. P. 3.

## СПИСОКЪ ЧЛЕНОВЪ

Россійскаго Общества Морского Права.

178  
93 3

И. П. АЗБЕЛЕВЪ.	К. Е. КРУПЫШЕВЪ.
К. А. АЛЕКСѢЕВЪ.	С. К. ЛЕВИСЪ.
А. Н. АННИВАЛЬ.	М. В. ЛИНДЕНЪ.
Графъ М. А. АПРАКСИНЪ.	Э. В. ЛУКОВИЧЪ.
Н. И. АМАТУНИ.	А. И. ЛЬКОШИНЪ.
В. Н. АНТОШИНЪ.	В. С. МАНДЕЛЬ.
Н. В. АРЦЫБУШЕВЪ.	И. А. ОВЧИННИКОВЪ.
Н. В. АФЕНДИКЪ.	Г. А. ПАПАРИГОПУЛО.
А. И. БАЛАБИНЪ.	А. Я. ПРОЗОРОВЪ.
И. К. БЕКМАНЪ.	К. Э. РЕГЕЛЬ.
М. М. БЕНИСЛАВСКІЙ.	П. П. РЕГИРЪ.
Н. Н. БЕКЛЕМИШЕВЪ.	С. В. РУХЛОВЪ.
Ф. А. ВАЛЬТЕРЪ.	Е. Е. САВИНИНЪ.
С. П. ВЕСЕЛАГО.	В. С. САДОВСКІЙ.
М. Ф. ВОЛЬКЕНШТЕЙНЪ.	И. Е. СТЕБЛИНЪ-КАМЕНСКІЙ.
А. Г. ГАСМАНЪ.	Е. Е. СТЕБЛИНЪ-КАМЕНСКІЙ.
В. Э. ГРЕВСЪ.	Я. А. ТИКСТОНЪ.
Н. С. ГАРГАНОВЪ.	Р. Ф. ТЮРНЕРЪ.
Г. ДЖЕКСОНЪ.	К. Я. УШАКОВЪ.
И. Х. ЗАВРІЕВЪ.	М. И. УШАКОВЪ.
Е. Н. ЗАНДРОКЪ.	М. И. ФОРОСТОВСКІЙ.
Н. А. ЗЕЛЕНОЙ.	Н. І. ХВОСТОВЪ.
В. Р. ИДЕЛЬСОНЪ.	С. А. ШАТЕЛЕНЪ.
В. К. КРАФТЬ.	М. П. ШАФИРЪ.
А. О. КАНЪ.	М. И. ШЕФТЕЛЬ.
І. М. КАРНИЦКІЙ.	П. А. ЮРЕНЕВЪ.
Г. А. КАЦЪ.	

The Society ceased its activities after the Revolution of 1917, which also marked the end of its participation in the work of the CMI. No records of the Society — whether in archival holdings, online publications, or CMI bulletins from after 1917 or the Soviet period — have been found.

#### 4. How the Russian Maritime Law Society Operated: Membership Criteria, Meetings, and Conference Preparation

Much of what is known about the Society’s structure, the criteria for membership, and the conduct of its general meetings comes from its charter<sup>27</sup>.

According to the document, the Society was organized into two main divisions — public maritime law and private maritime law — based on the nature of the subjects it addressed. Additional divisions could be created as needed.

Archival records<sup>28</sup> show that the Society had 54 members at the time of its founding, including full members, honorary members, and associate members.

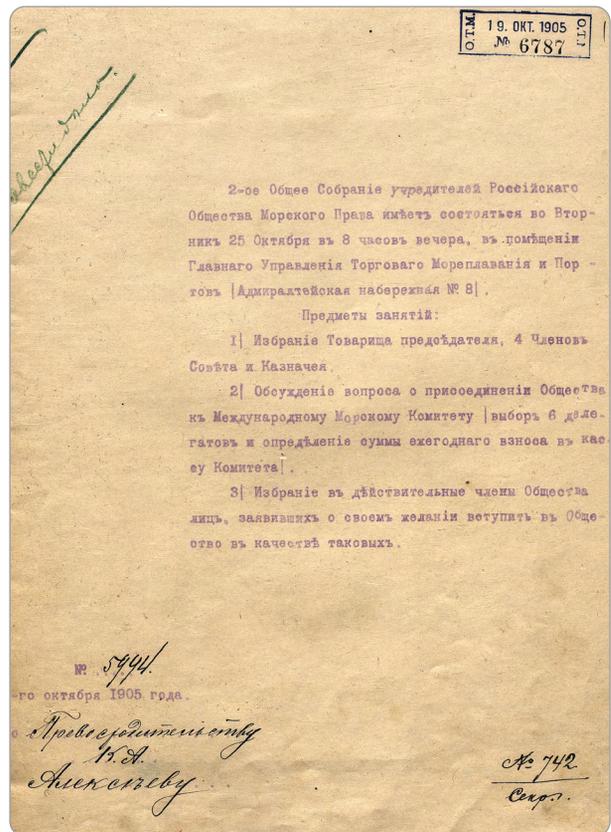
Membership was open only to individuals who had not been legally deprived of their civil rights by a court.

The council oversaw all aspects of the Society’s operations. It consisted of a Chairman, a Deputy Chairman, the heads of each division, four council members, and a secretary. The council also included a treasurer and a chancellery.

Although Society’s lifespan was not defined, its members reserved the right to dissolve it. Such a decision would be valid only if supported by more than half of the total membership and by at least three-quarters of those present at the meeting. Any proposal to dissolve the Society had to be communicated to all members no later than four months prior to the meeting at which it would be considered. The Society’s charter stipulated that, in the event of dissolution, its property and funds would be allocated to public purposes, as determined by a resolution of the general meeting.

The Chairman of the Society and his Deputy were elected for two-year terms, chosen from among three candidates nominated for each position by the Council. *If either position was vacated before the end of the term, the vacancy was to be filled immediately through a new election.*

Each division of the Society elected its own chairman, deputy chairman, and three editorial committee members.



Record of the Proceedings of the Second General Meeting of the Russian Maritime Law Society

Each year, two members of the Council stepped down in accordance with the order of their appointment. They were eligible for re-election to the same position, but only after a one-year interval.

The Secretary was elected by the Council from among the full members of the Society, while the treasurer – appointed for a one-year term – was chosen by the general meeting.

Eligibility for full membership was reserved for individuals ‘recognized for their scholarly or professional contributions in the field of maritime law or seafaring.’ The founding members of the Society were granted full membership automatically. Any new candidate for full membership had to be nominated by two existing full members, who were also required to vouch for the nominee’s reputation and provide information about their professional background. The Council would then consider candidates and, if approved, put them forward to the general meeting for election by majority vote, conducted by secret ballot.

Full members were elected and were eligible for election to any position within the Society.

<sup>27</sup> RSHA. Record Group 95, Series 7, File Unit 636. On the Russian Maritime Law Society, 1913. P. 1.

<sup>28</sup> RSHA. Record Group 95, Series 5, File Unit 524. On the general meetings of the founding members of the Russian Maritime Law Society, 1905. P. 2.

24 МАРТА 1906  
№ 2880

3070

2284

Министрий Государств  
Михаилъ Михайловичъ.

Осенью минувшаго года образовалось Россійское Об-  
щество Морского Права, поставившее себѣ цѣль содей-  
ствовать развитію науки морского права и объединенію  
морскихъ законодательствъ отдельныхъ государствъ  
для успѣшнѣйшаго достиженія этихъ цѣлей Общество во-  
шло въ составъ Международнаго Морского Комитета, -мех-  
дународной организаціи, объединяющей аналогичныя об-  
щества, существующія во всѣхъ почти государствахъ, об-  
ладющихъ сколько нибудь развитою морскою торговлею,  
и учрежденной именно въ видахъ содѣйствія уни-  
фикаціи нормъ морского права путемъ международнаго  
исследованія отдельныхъ вопросовъ сего права и выра-  
ботки по соглашенію съ національными организаціями,  
проектвовъ международныхъ соглашеній по этимъ вопро-  
самъ.

Его Превосходительству Входяще въ составъ Международнаго Морского Ко-  
митета національными организаціи обязаны по уставу Ко-  
митета принимать участіе въ его издержкахъ. Соответ-  
ственно съ симъ ежегодный взносъ въ Комитета Россій-

Н. Г.

скаго Общества Морского Права опредѣленъ въ 500 франковъ.  
Между тѣмъ Настоящій бюджетъ Общества болѣе чѣмъ ску-  
денъ, составляя всего 270 руб. въ годъ [въ Обществѣ 54 чле-  
на, при ежегодномъ взносѣ въ 5 руб.] и если Общество уплатитъ  
этотъ взносъ изъ своихъ бюджетныхъ суммъ, то у него  
не останется почти никакихъ средствъ на покрытие текущихъ  
расходовъ [печатаніе бланковъ, повѣстокъ, протоколовъ, из-  
даніе научныхъ трудовъ и т.п.].

Имѣя въ виду, что успѣхъ дѣятельности Общества прино-  
ситъ свою долю пользы развитію русской морской торговли и  
участіемъ въ трудахъ Международнаго Морского Комитета  
по разработкѣ проектовъ международныхъ конвенцій по Мор-  
скому праву Общество въ значительной мѣрѣ облегчаетъ задачи  
Правительства въ этой сферѣ, я позволяю себѣ обратиться къ  
Вашему Превосходительству съ покорной просьбой не отка-  
заться въ ходатайствѣ о назначеніи Обществу пособія въ раз-  
мѣрѣ причитающагося съ него Международному Комитету взно-  
са, что существенно облегчило бы затруднительное положеніе  
вновь возникшаго Общества и обезпечило бы дальнѣйшее его  
существованіе.

Прилагаю при семъ выписку изъ протокола Общаго Собра-  
нія Общества отъ 18 Марта с.г., содержащую постановленіе  
Общаго Собранія по сему предмету, прошу Ваше Превосходи-  
тельство

8.4

тельство принять увѣреніе въ моемъ глубокомъ уваженіи и  
совершенной преданности.

Моя искреннѣйшая  
С. Поповъ

12-го Марта 1906 г.

ВЫПИСКА изъ протокола Общаго Собранія Россійскаго Общества  
Морского Права 18 Марта 1906 г.

Открывая засѣданіе председатель указалъ, что Международной  
Морской Комитетъ опредѣлилъ ежегодный взносъ Общества въ кассу  
Комитета въ 500 фр., что по курсу составитъ около 190 р. Откла-  
дывать уплату этого взноса неудобно, между тѣмъ въ кассѣ Обще-  
ства имѣется всего лишь около 130 руб. и весь его ежегодный  
бюджетъ составляетъ всего 270 руб. изъ которыхъ надо оплачивать  
печатаніе устава протоколовъ, бланковъ и проч., вмѣстѣ съ кни-  
гами, покрывать мелочные расходы; всѣ эти издержки почти всецѣло  
поглотятъ скудный доходъ Общества, если же изъ него произвести  
взносъ въ Международный Комитетъ, то остатка [т.е. 80 руб.] не  
хватитъ на насущнѣйшія нужды Общества. Единственнымъ исходомъ  
является обращеніе къ Правительству съ просьбой оказать Обще-  
ству пособіе въ размѣрѣ указаннаго взноса [т.е. 500 фр.]. Такое  
ходатайство было бы вполне уместно потому, что участвуя въ Меж-  
дународномъ Комитетѣ Общество будетъ способствовать выработкѣ  
проектовъ международныхъ конвенцій по морскому праву, т.е. облег-  
чать прямую задачу Правительства; съ другой стороны подобная  
субсидія имѣетъ прецедентъ въ принятіи на себя Правительствомъ  
всѣхъ расходовъ по аналогичной, если даже не болѣе по задачамъ  
своимъ узкой, Международной Пенитенціанной Комиссіи, на что  
ежегодно отпускается изъ казны до 8.000 рублей.

Общее Собраніе единогласно постановило обратиться къ Мини-  
стру Торговли и Промышленности съ ходатайствомъ отпустить Обще-  
ству пособіе въ размѣрѣ 500 фр. на уплату взносовъ въ Междуна-  
родный Морской Комитетъ.

Съ надшланнымъ приложеніемъ:  
Секретарь Мрѣвскій.

Petition for a Subsidy to Cover the Society's Membership Fee to the CMI

They were required to pay an annual due of no less than 5 rubles, or they could make a one-time contribution of 100 rubles to the Society's treasury. Any full member who failed to fulfill this obligation

for two consecutive years was considered to have relinquished their membership. Honorary membership was conferred upon individuals who had made outstanding contributions

to the advancement of maritime law or had provided notable support to the Society. Such appointments were made upon the recommendation of the Council.

Associate members were individuals who expressed a willingness to contribute to the work of the Society. They were admitted to membership through nominations from divisions and with the approval of the Council. Associate members held only an advisory vote at meetings and were exempt from dues. However, if they failed to participate in the Society’s activities for two years, they were deemed to have forfeited their associate status.

The Society held two types of meetings: general gatherings and private sessions conducted by its divisions. Private meetings were convened once a month or more frequently, if necessary.

General meetings fell into three categories: regular, extraordinary, and annual. *In addition to Society members, the local chief of police was also notified in advance of any general meeting.*

As for extraordinary general meetings, no information about them has survived.

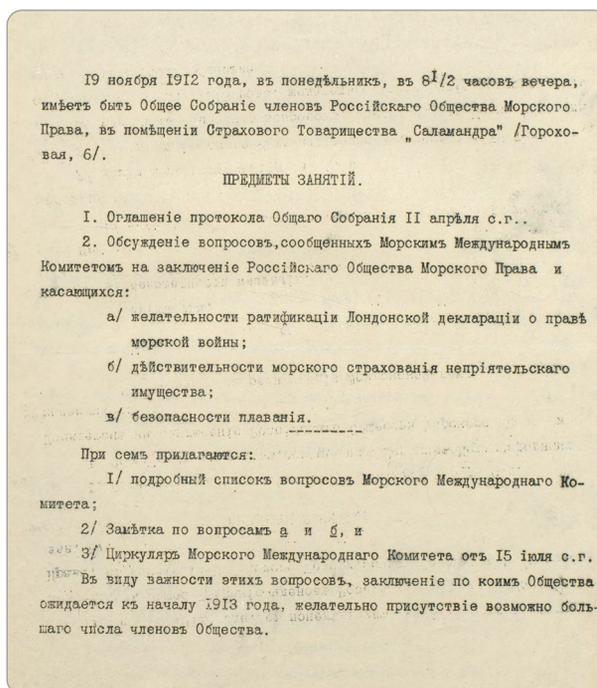
### Regular General Meetings

These were held at least three times a year, from October through May. Attendees received reports from the Council and the divisions, shared updates on the Society’s tasks and activities, voted on the admission of new full and honorary members, approved Council proposals for the formation of new divisions, and read and discussed papers and reports submitted by the divisions.

In order for a regular general meeting to be considered valid, at least one-fifth of the total number of full members residing in Saint Petersburg had to be present. All matters within such a meeting were resolved by a simple majority of the votes of the present members, and when the votes were equally divided, the chairman’s vote prevailed.

The dates of six general meetings of the Society have come down to us.

The first — namely, the meeting of its founding members — is mentioned in a notice sent to Alekseev, Head of the Merchant Shipping Department, on October 19, 1905<sup>29</sup>. The notice stated that the Second General Meeting of the Society’s founders



*Record of the Proceedings of the General Meeting of the Society’s Members on November 19, 1912*

was scheduled for October 25, to be held at 8 Admiralteyskaya Embankment, Saint Petersburg.

The agenda for the meeting was as follows:

- 1) Election of the deputy chairman, four Council members, and the treasurer.
- 2) Discussion of the proposal to join the CMI, selection of six delegates, and determination of the annual dues payable to the Committee’s fund;
- 3) Vote on the admission of individuals who had expressed a desire to join the Society as full members.

Unfortunately, the full record of the meeting has not been found in the archives. Nonetheless, some of its decisions can be pieced together from related documents and correspondence.

On March 22, 1906, Sergei Rukhlov — presumably acting in his capacity as chairman of the Society — addressed Mikhail Mikhailovich Fedorov, Minister of Trade and Industry, to report the financial difficulties faced by the newly established Society as it prepared to join the CMI<sup>30</sup>.

Under the CMI’s charter, national member societies were required to contribute to its operating expenses. A payment of 500 francs (approximately 190 rubles at the time), Rukhlov warned, would drain

<sup>29</sup> RSHA. Record Group 95, Series 5, File Unit 524. On the general meetings of the founding members of the Russian Maritime Law Society, 1905. P. 1.

<sup>30</sup> RSHA. Record Group 95, Series 5, File Unit 524. On the general meetings of the founding members of the Russian Maritime Law Society, 1905. P. 2

Переводъ съ французскаго.  
ЦИРКУЛЯРЪ МОРСКОГО МЕЖДУНАРОДНАГО КОМИТЕТА.  
Антверпенъ 15 юля 1912 года.

Милостивые Государи.

Въ настоящее время наше внимание обращено на нѣкоторые вопросы, глубоко взволновавшие общественное мнѣніе и касающіеся морскихъ интересовъ первостепенной важности.

На первомъ мѣстѣ стоитъ вопросъ о безопасности плаванія. Несчастіе съ Титаникомъ показало недостаточность законовъ, выработанныхъ для обезпеченія жизни мореходцевъ и для защиты имущества, подвергающагося морскимъ опасностямъ. Глубокое впечатлѣніе, которое вызвало это открытіе, повлекло за собою всеобщее требованіе государственнаго вмѣшательства.

Вопросъ является международнымъ по существу. Въ дебатахъ, происходившихъ въ Палатѣ Общинъ 21 мая 1912 года Лордъ Чарльсъ Бересфордъ выразился слѣдующимъ образомъ:

«Существенно необходимо, чтобы Вы настояли на томъ, чтобы все, что бы Вы не предприняли или рѣшили въ предѣлахъ Британской Имперіи касательно обезпеченія человѣческой жизни, получило международный характеръ и примѣненіе во всемъ мѣрѣ».

Г. Лесли Скотъ, одинъ изъ нашихъ главныхъ секретарей, будучи самъ членомъ Парламента, добавилъ, что Морской Международный Комитетъ, который содѣйствовалъ заключенію Дипломатическихъ Конвенцій касательно столкновенія и спасенія, подписанныхъ въ Брюсселѣ, рѣшилъ приступить къ изученію вопроса о безопасномъ плаваніи, и что содѣйствіе этой организациіи общаесть быть весьма полезнымъ для народовъ при исполненіи лежащей передъ ними задачи.

Британское и Германское Правительства уже находятся въ перепискѣ въ цѣляхъ пріяданія дѣлу международного направленія, а съ другой стороны и Бельгійское Правительство не останется празднымъ въ этомъ дѣлѣ. Въ отношеніи послѣдняго Правительства полезно припомнить, что Брюссельская Конвенція о спасеніи опредѣляетъ обязанность оказанія помощи въ слѣдующихъ выраженіяхъ.

скорѣйшая ратификація деклараціи.

Во всякомъ, случаѣ, Междупарламентскій Союзъ выразилъ пожеланіе, чтобы такого рода заключеніе было высказано Комитетомъ; имѣя въ виду важность учрежденія, отъ котораго исходитъ это пожеланіе, а также и международную важность разрѣшенія этихъ вопросовъ, мы признали необходимымъ согласиться съ этимъ предположеніемъ.

Не вторгаясь въ область политики и не вмѣшиваясь въ вопросы о наступательныхъ и оборонительныхъ мѣропріятіяхъ, вызываемыхъ морскою войною, мы полагаемъ, что мы вправѣ поднять голосъ въ защиту частнаго имущества на морѣ.

Публичное морское право, также какъ и частное морское право, стремятся къ единообразію и мы надѣемся, что предлагаемый нами вопросъ удостоится полнаго Вашего вниманія.

Въ тѣсной связи съ резолюціями, выраженными въ Лондонской деклараціи, стоитъ одинъ вопросъ, который мы Васъ просимъ обсудить; вопросъ этотъ не входитъ въ предѣлы Декларациіи, но въ высшей степени затрагиваетъ интересы морской торговли и заключается въ томъ, могутъ ли подданные воюющей страны принимать на себя во время войны страхованіе непріятельскаго имущества.

Передъ Англійскимъ судомъ такое страхованіе незаконно. Предполагается, что было бы противно общественному порядку вознаграждать непріятеля за потерю, которую онъ терпитъ, имѣя въ виду, что цѣль войны заключается въ томъ, чтобы разорить его всеми возможными средствами.

Въ Англійи, однако, страхованіе противъ захвата англійскими судами часто осуществляется посредствомъ полисовъ на честное слово /*honour policies* /, которые только обязательны передъ совѣстьми лицъ, ихъ выдавшихъ, такъ какъ Судъ призналъ бы ихъ недействительными. Въ другихъ странахъ вопросъ такъ просто не разрѣшается и вызываетъ разногласіе.

Въ какихъ предѣлахъ и насколько можетъ быть полезнымъ въ настоящее время запрещеніе подданному воюющей державы принимать на страхъ имущество непріятеля. Вотъ первый вопросъ, который возникаетъ.

Въ прошлыя времена морское страхованіе заключалось на мѣстѣ и, въ виду существовавшей тогда системы торговли, страхованіе возникало лишь въ странѣ, изъ которой являлся грузъ, или въ странѣ его назначенія; если же возникала война между этими странами, то непріятельская торго-

Ст. II. Каждый капитанъ обязанъ оказывать помощь на сколько онъ можетъ это сдѣлать безъ серьезной опасности для своего судна его экипажа или пассажировъ каждому, хотя бы и непріятелю, найденному въ морѣ въ опасности погибнуть».

Никакое совѣщательное учрежденіе не является компетентнѣе нашего для обсужденія этого вопроса. Благодаря нашимъ вліятельнымъ національнымъ ассоціациямъ, являющимся по своему характеру вполне представительными, каждая страна окажется въ состояніи высказать свой контингентъ свѣтлыхъ и черезъ ихъ посредство принять авторитетное и обдуманное участіе въ дебатахъ.

Мы высылаемъ Вамъ списокъ вопросовъ, на которые просимъ сообщить мотивированные отвѣты отъ каждой ассоціациіи съ тѣмъ, чтобы въ нихъ бы ли приняты во вниманіе и заботы о жизни мореходцевъ, и тѣ практическія условія, при наличии коихъ единственно можетъ существовать торговый флотъ.

Обращаясь къ другому вопросу, отмѣтимъ, что съ нами вошелъ въ сношеніе Междупарламентскій Союзъ по вопросу, который давно волнуетъ морскую торговлю.

Международныя событія послѣднихъ двухъ лѣтъ и даже послѣднихъ мѣсяцевъ вновь доказали, что частное имущество въ морѣ не пользуется такою же степенью защиты, какъ на сушѣ. Призываемые нынѣ руководящіе личности по такимъ вопросамъ какъ право осмотра, право захвата, абсолютная и условная контрабанда, далеко не одинаковы въ разныхъ странахъ.

Для сдѣланы большія усилія Морскою Международною Конференціею, которая собралась въ Лондонѣ и закончила свои труды 26 февраля 1909 г. выработавъ Декларациіи касательно законовъ морской войны.

Но декларація эта до сего времени не ратификована ни однимъ Правительствомъ, и по этой причинѣ приостановлено введеніе въ дѣйствіе Международнаго Призового Суда.

Наше вниманіе давно привлекалось интересными вопросами, связанными съ этимъ дѣломъ, и конечно различнымъ Правительствамъ было бы весьма цѣнно имѣть заключеніе нашего Международнаго Морского Комитета, который, благодаря своимъ національнымъ делегатамъ изъ кристовъ, судовладельцевъ, купцовъ и знатоковъ страхового дѣла, вполне въ состояніи высказывать мнѣніе о томъ, въ какой мѣрѣ представляется желательной

для потрясеная безъ послабленія посредствомъ уничтоженія частнаго имущества непріятеля на морѣ.

Поэтому объявить недействительнымъ страхованіе, заключенное въ пользу непріятеля, значило проявить средства вражескаго воздѣйствія въ полнѣйшей мѣрѣ.

Нынѣ морское страхованіе является международнымъ. И суда и грузы застраховываются во всѣхъ странахъ лицами всѣхъ національностей въ соотвѣтствіи съ выгодами заинтересованныхъ сторонъ и грузы переходятъ изъ рукъ въ руки нѣсколько разъ въ теченіе плаванія вмѣстѣ съ страховыми полисами, ихъ касающимися.

Поэтому данная нація не могла бы извлечь никакой выгоды изъ запрещенія страхованія въ пользу непріятеля, такъ какъ это не могло бы помѣшать непріятелю заключать вполне дѣйствительное страхованіе въ нейтральныхъ странахъ. Единственными послѣдствіями такого запрещенія были бы умаленіе довѣрія къ своимъ собственнымъ страховщикамъ и созданіе затрудненій для собственной торговли.

Вопросъ не ограничивается однимъ страхованіемъ, такъ какъ между страховщиками разныхъ странъ заключаются перестрахованія и передъ нами сразу встаетъ вопросъ, должны ли и эти сдѣлки признаваться недействительными во время войны, и каковы были бы послѣдствія, въ отношеніи нерушимости торговыхъ обязательствъ вообще, если бы одни и тѣ же принципы были послѣдовательно проводимы до крайнихъ предѣловъ.

Подобное положеніе весьма смущаетъ и способно вызвать серьезное замѣшательство въ экономической жизни народовъ. Поэтому мы будемъ особенно благодарны за Вашу помощь въ освѣщеніи смущающихъ насъ проблемъ /подписали/:

Почетные Секретари	Постоянное Бюро	Вице-Предсѣдатель.
Луи Франкъ	Предсѣдатель	Леженъ.
Лесли Скотъ	Бернертъ.	

В ѣ р н о:

the Society's already 'meager budget' — 270 rubles annually, based on dues of 5 rubles from each of its 54 members — leaving it unable to meet day-to-day costs and placing its continued existence in jeopardy.

Given that 'the success of the Society's work will serve the advancement of Russian maritime trade, and that through its participation in the Comité Maritime International and the drafting of international maritime conventions, the Society would greatly ease the burden on the Government in this field'<sup>31</sup>; Rukhlov appealed to the Minister to grant a subsidy covering the required CMI contribution.

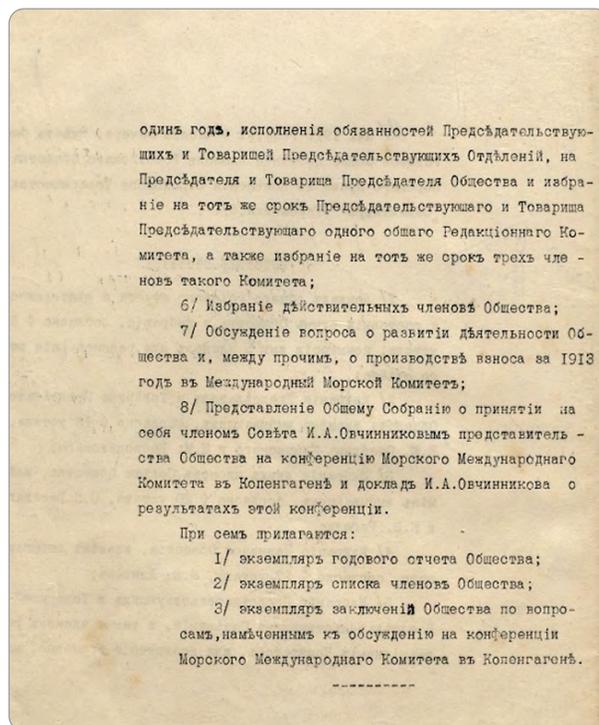
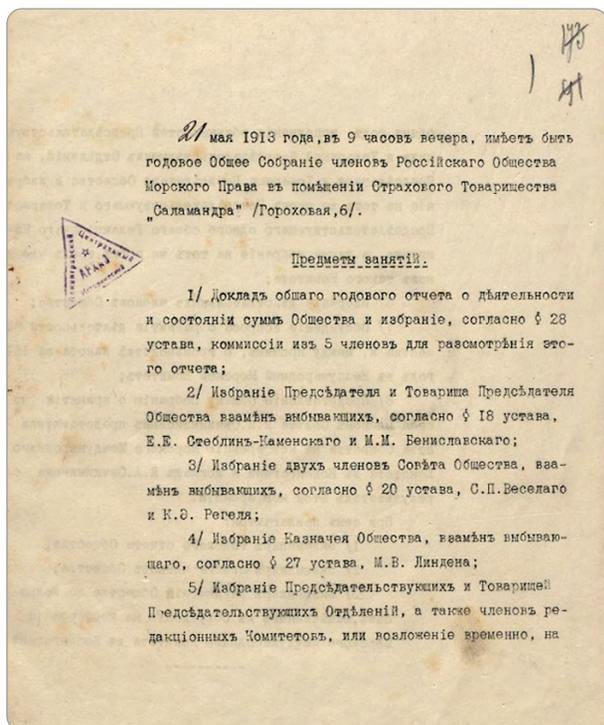
The excerpt from the minutes of the Society's meeting held on March 18 of that year, enclosed with the appeal, makes it clear that although the members found it 'inconvenient to postpone payment of the contribution,' 'the Society's treasury held only around 130 rubles'<sup>32</sup>. Meanwhile, the Society's annual budget still had to cover the cost of the printing of the charter, proceedings, and official forms, as well as the purchase of books and other miscellaneous expenses. In considering the Society's chances of receiving a government subsidy,

those present at the meeting recalled that similar assistance had previously been granted to the International Penitentiary Commission, which, as they noted, pursued objectives arguably even narrower in scope. At the time, the state treasury had allocated up to 8,000 rubles a year to support its work.

It is unknown what outcome this correspondence ultimately produced or what decision the government reached in response to Rukhlov's appeal. However, the fact that the Society continued its work for more than a decade afterward strongly suggests that the request was granted.

Further general meetings of the Society took place in May 1907. This is noted in the bulletin of the Venice Conference of CMI, held in September of that same year<sup>33</sup>. According to the bulletin, during sessions held between May 17 and 30 (the exact number of meetings is not specified), the Society formally approved a report by member V. E. Grevs concerning a draft convention on maritime liens.

Two additional general meetings are referenced in the minutes dated November 19, 1912, which took place at the offices of the *Salamandra* Insurance Association (6 Gorokhovaya Street, Saint Petersburg)<sup>34</sup>.



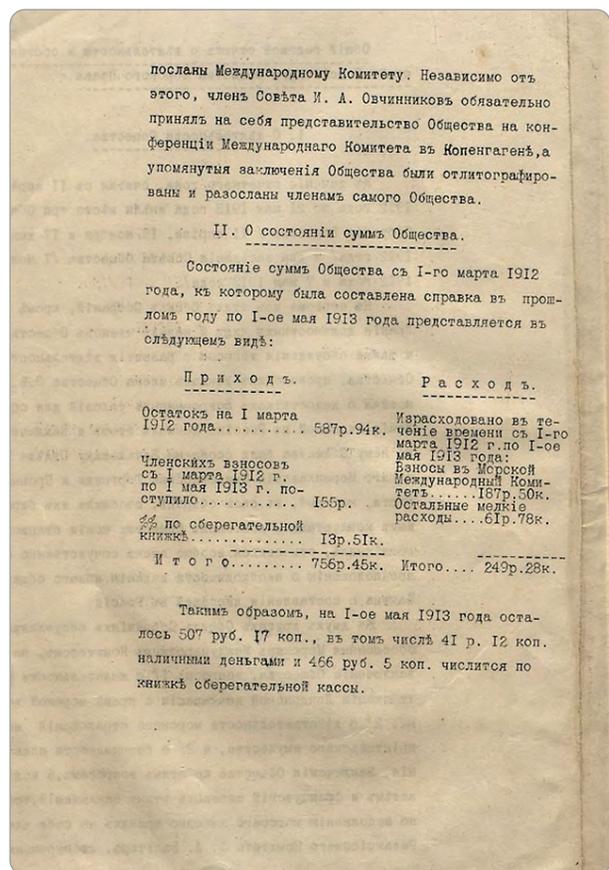
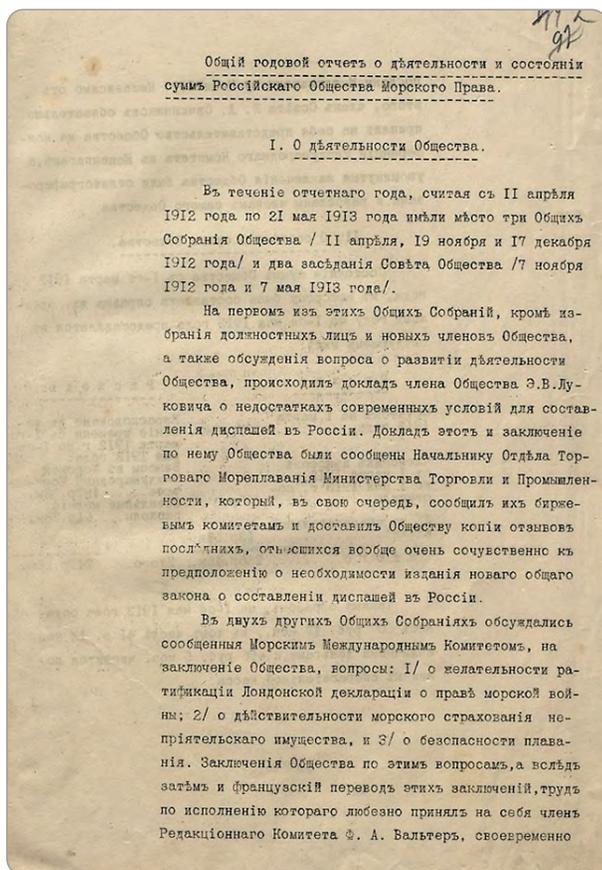
Record of the Proceedings of the Annual General Meeting of the Society's Members on May 21, 1913

<sup>31</sup> Ibidem P. 3

<sup>32</sup> Ibidem P. 5

<sup>33</sup> International Maritime Committee. Bulletin No.19. Conference de Venise 1907. P. 387. Translated from English / Comité Maritime International. Yearbooks & Documentation // <https://comitemaritime.org/publications-documents/cmi-yearbook/>

<sup>34</sup> RSNA. Record Group 1265, Series 1, File Unit 8, Committee of Maritime Excursions Records (St. Petersburg, 1908–1918). P. 8.



### General Annual Report on the Activities of the Society for 1912–1913

The agenda included the following items:

1. Presentation of the minutes from the general meeting held earlier that year, on April 11.
2. Discussion of questions proposed by the CMI for the Society's consideration, specifically:
  - a. the advisability of ratifying the London Declaration concerning the Laws of Naval War.
  - b. the legal enforceability of marine insurance policies covering enemy-owned property;
  - c. the safety of navigation.

According to the transcript of the November meeting, the following documents were appended:

1. A detailed questionnaire prepared by the CMI.
2. A position paper addressing items (a) and (b).
3. A circular letter issued by the CMI on July 15, 1912.

The proceedings emphasize that, due to the significance of the issues under consideration – on which a formal position was expected by early 1913 – the presence of as many members as possible was strongly encouraged.

The original transcript from the April 11, 1912, meeting has not survived in the archives. However, many of the matters discussed on that date are reflected in the Society's 1912–1913 annual report<sup>35</sup>, which we will turn to shortly.

The April 11 meeting included the election of officers and new members, a discussion on expanding the Society's work, and a presentation by Lukovich on the shortcomings of the existing procedures for drawing up average adjustment reports (dispatches<sup>36</sup>) in Russia.

Another general meeting took place not long after the one in November — on December 17. This event is also referenced in the Society's annual report.

At both the November and December meetings, members discussed Council member Ovchinnikov's decision to represent the Society at the upcoming CMI conference in Copenhagen, along with a number of issues the CMI had referred for consultation.

<sup>35</sup> RSHA. Record Group 111, Series 1, File Unit 76. Northern Steamship Company. Report of the Russian Maritime Law Society for 1912–1913. P. 1.

<sup>36</sup> A document that defines the type and calculates the amount of maritime loss and the damage suffered by the parties involved in a marine casualty.

To that end, the CMI circulated a list of pre-conference questions to its national associations for thorough preliminary discussion. In 1912, the Russian Maritime Law Society — like its international counterparts — held sessions to consider whether it was advisable to ratify the London Declaration concerning the Laws of Naval War, the legal enforceability of marine insurance policies covering enemy property, and the broader issue of navigation safety.

The meeting record emphasizes that the Society's conclusions were submitted to the CMI in due time. Nonetheless, Ovchinnikov formally assumed the role of the delegate to the forthcoming conference.

Additionally, according to the same annual report, the Society held two further sessions during the year — on November 7, 1912, and May 7, 1913.

### Annual General Meetings

At the annual meeting, members reviewed the general report on the Society's activities and finances, elected officers, conferred awards and remunerations, delivered speeches, and presented papers on maritime law issues. One such meeting, previously mentioned, was held on May 21, 1913, at the *Salamandra* building. It was convened to summarize the Society's work for the 1912–1913 term. The agenda included the following items:

- A financial report on the Society's accounts, followed by the election of a five-member committee to review it.

- The election of a new chairman and deputy chairman to succeed Steblin-Kamensky and Benislavsky (as noted earlier, Veselago was elected deputy).

- The election of a treasurer to replace the retiring Linden.

- The re-election of branch chairs, their deputies, and members of the editorial committees — or, alternatively, a one-year interim assignment of their duties to the existing chair and deputy.

- The admission of new full members to the Society.

- A discussion on expanding the Society's work and on payment of the 1913 membership fee to the CMI.

- A formal presentation to the general meeting of Council member Ovchinnikov's willingness to represent the Society at the upcoming CMI Conference in Copenhagen, along with his report on the conference outcomes.

The meeting then proceeded to hear the treasurer's report on the Society's financial standing.

### Income

Balance as of March 1, 1912 – 587.94 rubles

Membership dues received between March 1, 1912, and May 1, 1913 – 155.00 rubles

Interest earned on savings account – 13.51 rubles

Total income: 756.45 rubles

### Expenditure

Expenses incurred from March 1, 1912, to May 2, 1913:

Contribution to the CMI – 187.50 rubles

Miscellaneous minor expenses – 61.78 rubles

Total expenditure: 249.12 rubles

“As of May 1, 1913, the remaining balance amounts to 507.15 rubles, including 41.12 rubles in cash and 466.5 rubles held in the savings account,” the compilers of the report wrote.

The annual report was accompanied by the previously mentioned memorandum<sup>37</sup> responding to the list of questions circulated by the CMI<sup>38</sup>. In emphasizing the critical importance of maritime safety, the CMI pointed to the recent disaster of the liner *Titanic*, which had occurred just three months earlier.

“The *Titanic* tragedy exposed the inadequacy of existing laws designed to safeguard human life at sea and protect property from maritime hazards. The profound shock it caused gave rise to a universal call for government intervention. This is, by its very nature, an international issue,” the CMI stated and added that no other consultative body was better qualified than the CMI to advise on the matter.

“Thanks to our influential national associations, which are by their nature truly representative, every country will be in a position to send a delegation of experts who can take part in the debate with both authority and thoughtfulness,” the CMI asserted.

A list of questions was sent to the national societies, along with an appeal to consider both the safety of seafarers and the practical realities of the merchant marine when preparing their responses.

<sup>37</sup> RSHA. Record Group 111, Series 1, File 76. Northern Steamship Company. Report of the Russian Maritime Law Society for 1912–1913. P. 4.

<sup>38</sup> RSNA Fond Group 1265, Series 1, Unit 8. P. 7.

Закляченіе Россійскаго Общества Морского Права по сообщенным Морскимъ Международнымъ Комитетомъ вопросамъ, касающимся: а/ безопасности плаванія; б/ желательности ратификаціи Лондонской деклараціи о правѣ морской войны и в/ действительности морского страхованія непріятельскаго имущества.

#### I. О безопасности плаванія.

1. Въ устраненіе затрудненій и неудобствъ, взаимныхъ предъявленіемъ въ разныхъ странахъ совершенно различныхъ требованій въ отношеніи мѣръ обезпеченія безопасности мореплаванія, было бы не только весьма желательно, но и необходимо достигнуть путемъ международной конвенціи единообразія въ постановленіяхъ разныхъ странъ по этому предмету.

2. Конвенція должна бы касаться всехъ вообще перечисленныхъ во второмъ вопросѣ Международнаго Комитета предметовъ, но лишь въ отношеніи пассажирскихъ судовъ; при этомъ представляется желательнымъ: а/ чтобы конвенція установила лишь главнѣйшія, основныя правила по этимъ предметамъ, не стѣсняя отдѣльныя страны въ опредѣленіи подробностей сообразно съ особенными мѣстными условіями; б/ чтобы основныя правила эти представляли требованія различной строгости въ зависимости отъ дальности, характера и сравнительной опасности плаванія, подраздѣливъ таковыя образцы плаванія на нѣсколько категорій, и чтобы правила эти предусматривали наряду съ паровыми судами и суда съ двигателями внутренняго сгорания; в/ чтобы правила эти подвергались періодическому пересмотру въ зависимости отъ заявленій хотя бы

одной изъ державъ, принявшихъ конвенцію, и п/ чтобы они не были обязательными ни для линій сообщеній со странами, не принявшими конвенціи, ни для плаванія по внутреннимъ водамъ отдѣльныхъ странъ и плаванія каботажныхъ, ни въ отношеніи судовъ, хотя заходящихъ въ порты державъ, принявшихъ конвенцію, но исключительно по необходимости, а не для грузовыхъ операцій или приѣма либо спуска пассажировъ.

#### II. О желательности ратификаціи Лондонской деклараціи о правѣ морской войны.

1/ Представляетъ ли Лондонская декларація 26 февраля 1909 года замѣтное улучшеніе по сравнению съ существующими положеніемъ, съ точки зрѣнія международныхъ интересовъ въ области судовладѣнія, торговли и страхованія.

На этотъ вопросъ едва ли можетъ быть другой отвѣтъ, кромѣ положительнаго.

Дѣйствительно, до сихъ поръ, - вследствие разрозненности, несогласованности и отрывочности большинства національных законодательствъ въ отношеніи задержанія и конфискаціи торговыхъ судовъ<sup>н/</sup> и ихъ грузовъ во время войны, а также вследствие сѣпсанаго изданія отдѣльными странами особнхъ, новыхъ постановленій по тѣмъ же предметамъ въ началѣ каждой войны, - не могли не возникать вредныя для интересовъ торговаго мореплаванія и морского страхованія неопредѣленности, противорѣчія, неожиданности и обусловливаемыя этимъ международныя неудобствія и пререканія по многоразличнымъ вопросамъ, связаннымъ съ задержаніемъ и конфискаціею

н/ Подъ наименованіемъ "торговыхъ суда" здѣсь разумѣются всѣ вообще суда, не принадлежавшія къ составу военнаго флота /ср.ст.6 пол.б морск.прив./.

торговыхъ судовъ и ихъ грузовъ, а именно, главнымъ образомъ, по вопросамъ о томъ, какіе предметы признаются и могутъ быть признаваемы абсолютномъ военномъ контрабандомъ, какіе признаются и могутъ быть признаваемы условною военномъ контрабандомъ, и какіе - вовсе не могутъ быть признаваемы военномъ контрабандомъ ни того, ни другого рода; при какихъ условіяхъ подлежатъ задержанію и конфискаціи торговые суда, провозящія военную контрабанду, нарушающія блокаду, сопротивляющіяся остановкѣ, осмотру или задержанію, и помогающія непріятелю перевозомъ нѣкоторыхъ лицъ или переписки; при какихъ условіяхъ и какіе грузы означенныхъ судовъ подлежатъ задержанію и конфискаціи; при какихъ условіяхъ допускается истребленіе торговыхъ судовъ и ихъ грузовъ; при какихъ условіяхъ подлежатъ возмѣщенію убытки отъ задержанія и истребленія судовъ и грузовъ, и т.п. Лондонская же декларація предполагаетъ установить по всемъ этимъ вопросамъ единообразія, опредѣленныя правила, дальше которыхъ не можетъ идти ни одно національное законодательство, чѣмъ былъ бы положенъ конецъ неопредѣленнымъ, противорѣчивымъ, неожиданнымъ и произвольнымъ строгостямъ отдѣльныхъ странъ.

По существу правила, Лондонская декларація настолько охраняетъ интересъ судовъ и грузовъ нейтральной національности, насколько только этого, казалось бы, возможно было достигнуть по общему соглашенію представителей различныхъ державъ, безъ нарушенія интересовъ военныхъ.

Что же касается судовъ и грузовъ непріятельской національности, то Лондонская декларація до-

пускаетъ по прежнему конфискацію ихъ въ видѣ общаго начала и слѣдовательно не содержитъ въ себѣ правила, устанавливающаго неприкосновенность судовъ и грузовъ непріятельской національности въ тѣхъ же границахъ, какъ судовъ и грузовъ нейтральной національности, т.е.в.а исключеніемъ лишь случаевъ нарушенія ими нейтралитета провозомъ военной контрабанды или другими однородными дѣйствіями. Но при современномъ положеніи вещей на такое благоприятное для непріятельскихъ судовъ и грузовъ правило не могло бы получиться согласія всехъ державъ. При томъ же декларація оставляетъ открытою дорогу для этого каждому отдѣльному государству, которое нашло бы целесообразнымъ установить такое правило, подѣ тѣмъ или другимъ условіемъ, въ отношеніи торговыхъ судовъ возожней съ нимъ державъ.

#### 2. Высказываетесь ли Вы въ пользу ея ратификаціи.

Изложенными по первому вопросу соображеніями предрѣшается положительный отвѣтъ и на настоящей вопросъ. Ратификація Лондонской деклараціи, имѣющей цѣлью установить общепризнанная начала матеріальнаго права морской войны, казалась бы тѣмъ болѣе желательною, что только послѣ этого сдѣлались бы возможными подписаніе и ратификація всеми великими державами конвенціи о Международномъ Призовомъ Судѣ. Въ настоящее же время главнымъ препятствіемъ къ учрежденію такого суда является именно отсутствіе достаточно опредѣленнаго матеріальнаго права, которое должно служить основаніемъ для разрѣшенія этимъ Судомъ призовыхъ дѣлъ.

3. Какіихъ вопросовъ должна бы касаться дополнительная декларація, если бы Вы признавали, что до-

170

полнительная декларация облегчила бы соглашение по вопросам, предусматриваемым в Лондонской Декларации.

По этому вопросу достаточно заметить, что мѣры къ облегченію соглашения по предметамъ деклараціи имѣли бы поводъ предлагать лишь представители той державы, которая встрѣчала бы препятствія къ принятію деклараціи въ настоящемъ ея видѣ, и притомъ, въ зависимости отъ оснований и характера этихъ препятствій. Между тѣмъ, насколько извѣстно, со стороны Россіи и другихъ великихъ державъ, за исключеніемъ, повидимому, лишь Англіи, не встрѣчается препятствій къ принятію Лондонской деклараціи въ настоящемъ ея видѣ.

3. О действительности морского страхования непріятельскаго имущества.

I. Война дѣлаетъ ли недействительными морскія страхованія непріятельскаго имущества.

Вопросъ этотъ подлежалъ бы различному рѣшенію смотря по тому, заключаются ли договоры страхованія во время войны или же до начала войны.

A. Вопросъ о действительности или недействительности договоровъ морского страхованія непріятельскаго имущества, заключаемыхъ во время войны, находится въ прямой связи съ тѣмъ, какія непріятельскія суда и грузы признаются подлежащими конфискаціи или истребленію. Въ этомъ отношеніи слѣдуетъ принять во вниманіе, что для подданныхъ вожжаго государства можетъ, казалось бы, считаться дозволеннымъ помогать, путемъ страхованія во время войны, возстановленію лишь тѣхъ непріятельскихъ судовъ и грузовъ, которые вожжее государство не признаетъ необходимыми подвергать конфискаціи или истребленію по военнымъ надобностямъ. Помогать же, путемъ страхованія во время войны, возстановле-

нію тѣхъ непріятельскихъ судовъ и грузовъ, которые вожжее государство признаетъ необходимыми подвергать конфискаціи или истребленію по военнымъ надобностямъ, и такимъ образомъ прямо противодѣйствовать тому, что вожжее государство считаетъ необходимымъ въ интересахъ войны, должно бы считаться для подданныхъ вожжаго государства недопустимымъ. Поэтому пока вожжее государство признаетъ возможнымъ освободить отъ конфискаціи или истребленія лишь, въ видѣ исключенія, некоторые непріятельскія суда и ихъ грузы, какъ, напримѣръ, лишь госпитальныя суда и суда, выполняющія научныя, религіозныя и филантропическія порученія, съ ихъ грузами, - до тѣхъ поръ для подданныхъ вожжаго государства могли бы считаться дозволенными лишь страхованія этихъ некоторыхъ непріятельскихъ судовъ и ихъ грузовъ. Страхванія же другихъ непріятельскихъ судовъ и ихъ непріятельскихъ же грузовъ должны бы считаться недозволенными и недействительными.

Что касается непріятельскихъ грузовъ, перевозимыхъ на судахъ нейтральной національности, то недействительными, соответственно съ изложеннымъ, должны бы считаться страхованія подданными вожжаго державы той части этихъ грузовъ, которая составляетъ подлежащую конфискаціи военную контрабанду. Но, сверхъ того, пока признаются подлежащими конфискаціи или истребленію всѣ вообще, а не лишь, въ видѣ исключенія, некоторые непріятельскія суда и ихъ грузы, - до тѣхъ поръ недействительными, повидимому, должны бы считаться также страхованія означенными лицами и остальной части грузовъ, перевозимыхъ на судахъ нейтральной національности, такъ какъ до тѣхъ поръ освобожденіе отъ конфискаціи этой части грузовъ со-

13

ея нейтральнымъ флагомъ, а не изъ-за признанія конфискаціи и этой части непріятельскихъ грузовъ излишнее для успѣха войны; последнее ясно изъ того, что какъ только судно нейтральной національности, вслѣдствіе, напримѣръ, сопротивленія останова, осмотра или задержанію, приравнивается къ непріятельскому, то конфискаціи подлежатъ весь находящійся на немъ непріятельскій грузъ, а не одна военная контрабанда /ср. ст. 63 Лондонской деклараціи/.

Такимъ образомъ недействительными должны бы считаться всѣ вообще заключаемые во время войны подданными вожжаго державы / в вообще действующими въ предѣлахъ ея общества и частными лицами / договоры морского страхованія непріятельскаго имущества, подлежащаго конфискаціи, и сверхъ того, казалось бы, также такого непріятельскаго имущества, которое хотя и освобождается отъ конфискаціи или истребленія, но единственно въ силу покрытія его нейтральнымъ флагомъ, а не по самому своему существу.

Правильность и целесообразность признанія такихъ договоровъ недействительными подтверждаются слѣдующими соображеніями:

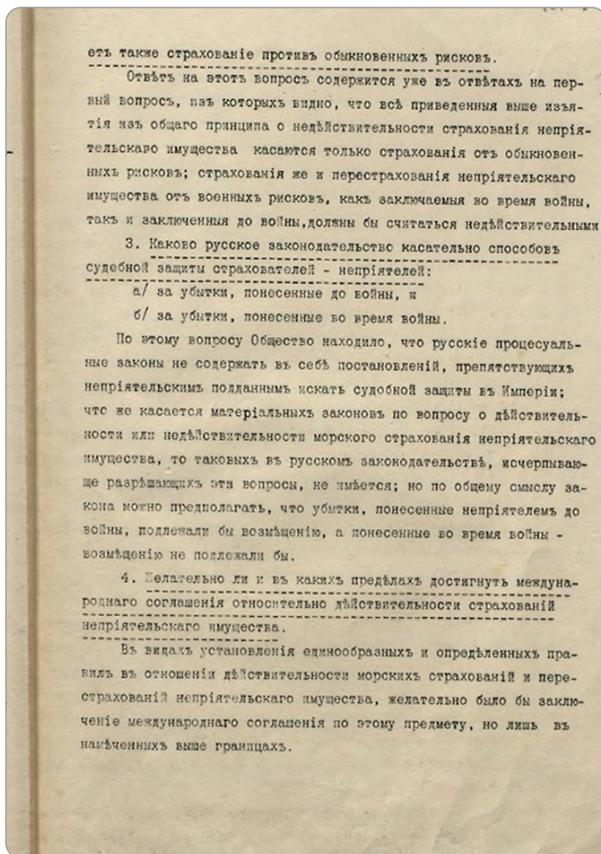
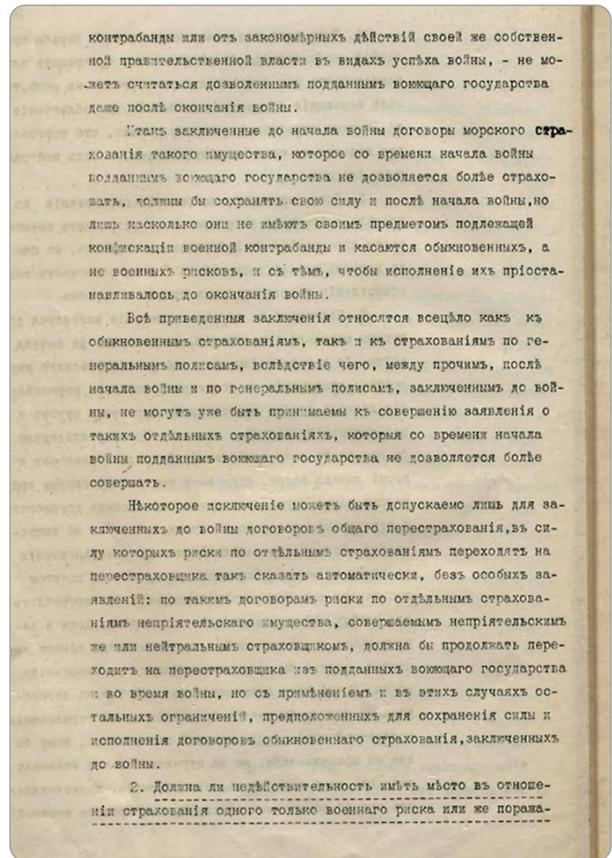
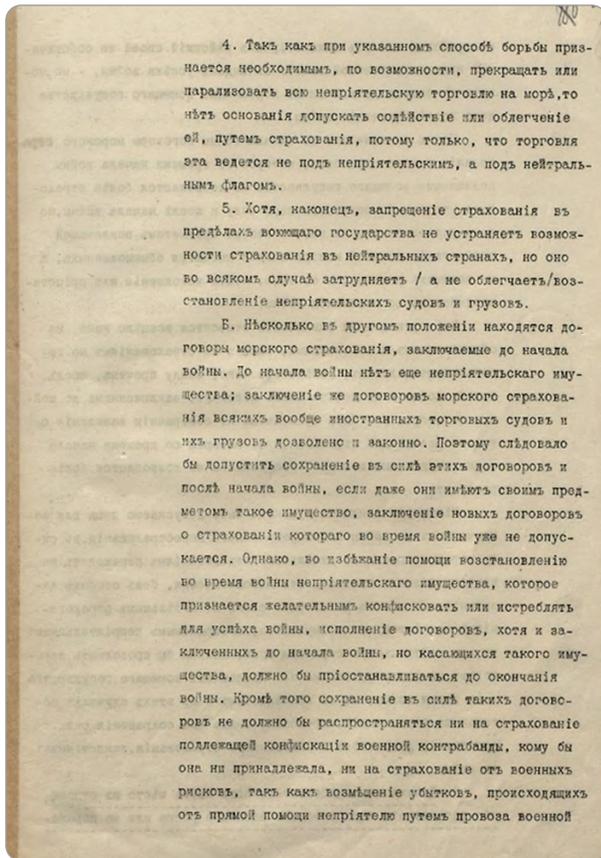
I. Настоящій вопросъ, связанный съ общими интересами всего государства въ отношеніи успѣха войны, нельзя разрѣшать съ точки зрѣнія однихъ интересовъ торговли или страхованія; общіе же интересы всего государства выше частныхъ интересовъ торговли, страхованія и вообще отдѣльныхъ подданныхъ, а потому при столкновеніи этихъ интересовъ частные интересы должны подчиняться обще-государственнымъ интересамъ, а не наоборотъ.

2. Какъ ни кажутся съ перваго взгляда суро-

выми истребленіе и конфискаціи во время войны на морѣ всѣхъ вообще непріятельскихъ торговыхъ судовъ и ихъ грузовъ - это тѣмъ не менѣе единственный способъ возможной борьбы на морѣ съ непріятелемъ, обладающимъ значительно сильнѣйшимъ военнымъ флотомъ, и опасеніе такого способа борьбы способствуетъ предупрежденію войны со стороны государства, которое, обладая значительно сильнѣйшимъ военнымъ флотомъ, считало бы себя, при отсутствіи военныхъ дѣйствій противъ торговаго флота, вполне неуязвимымъ на морѣ.

3. Помощь непріятелю провозомъ военной контрабанды признается недозволенною не только для подданныхъ вожжаго государства, но и для подданныхъ нейтральныхъ странъ, а потому прямое запрещеніе страхованія подлежащей конфискаціи военной контрабанды отъ какихъ бы то ни было рисковъ вымѣняется обыкновенно въ національномъ законодательствѣ, какъ то сдѣлано и въ проектѣ нашего новаго Уложенія о торговомъ мореплаваніи /ст. 383/; страхованія же тѣхъ непріятельскихъ торговыхъ судовъ и ихъ грузовъ, которые вожжее государство признаетъ необходимымъ подвергать для успѣха войны конфискаціи или истребленію, - совершенно аналогично страхованію подлежащей конфискаціи военной контрабанды; и если при такомъ способѣ борьбы морскими начальникамъ предписывается, подъ страхомъ тяжкой отвѣтственности за неисполненіе, пользоваться всеми возможными случаями къ нанесенію непріятелю наибольшаго вреда взытіемъ его военныхъ и купеческихъ судовъ и прекращеніемъ торговли" /ср. ст. 350 кн. X и ст. 285 кн. XVI св. Н.П./, то очевидно, подданнымъ вожжаго государства не можетъ быть вопреки этому предоставлено помогать возстановленію означенныхъ судовъ и ихъ грузовъ, отъ чего бы они ни погибли.

Society's Conclusions on the Questions Raised by the CMI Circular of July 15, 1912



Another issue raised by the CMI concerned maritime commerce. Drawing on international events from the past two years, the Committee observed that private property at sea remained far less protected than on land. Moreover, widely accepted policies regarding the rights of inspection and seizure, as well as the definitions of absolute and conditional contraband, varied widely from one country to another. The London Naval Conference of 1909 had produced the Declaration on the Laws of Naval War, which aimed to resolve disputes over contraband, blockades, the capture of vessels, and prize law<sup>39</sup>. However, not a single government had ratified the Declaration, which, in turn, stalled the establishment of the International Prize Court.

Given the circumstances, the CMI stressed that it would be useful for governments to receive the Committee's consolidated opinion — reflecting the views of national associations — on whether ratification of the Declaration should proceed without further delay.

<sup>39</sup> Prize Law: From the French prize (seizure); a body of rules governing the capture of enemy merchant ships and cargo at sea by belligerent powers.

The CMI also raised a related question, which fell outside the Declaration's formal scope but was closely tied to commercial maritime interests: whether, in wartime, nationals of a belligerent state may lawfully insure enemy property.

The Russian Maritime Law Society responded to these questions with careful consistency.

In the opinion of its members, the Declaration provided a reasonable degree of protection for vessels and cargo flying neutral flags — so far as such protection could be established through international consensus without undermining legitimate military concerns.

The Society also noted that only once the Declaration had been ratified would the "Great Powers" be able to sign and ratify the Convention on the International Prize Court. At that time, the main obstacle remained the lack of a sufficiently well-defined body of substantive law to serve as a foundation for adjudicating prize cases.

The Society then addressed the question of whether marine insurance covering enemy property could be considered valid. In its view, the answer depended on the date on which the contract was signed — that is, whether it was concluded before or after the outbreak of war.

Accordingly, any marine insurance contracts entered into during wartime by subjects of a belligerent state — or by companies and individuals operating within its jurisdiction — covering enemy property subject to confiscation should be regarded as invalid. The same would apply to enemy property that is exempt from confiscation solely 'because it sails under a neutral flag, rather than by the nature of the cargo itself'<sup>40</sup>.

As for pre-war insurance contracts, the Society clarified that, prior to the outbreak of hostilities, "enemy property" did not yet exist in legal terms; therefore, it was lawful to conclude marine insurance contracts for any foreign merchant vessels and their cargo. "It would be advisable to keep such contracts in force even after the outbreak of war, even if their subject is property which, in time of war, would no longer be insurable under new agreements,"<sup>41</sup> the Society wrote. However, the Society stressed one important

caveat: in order to avoid assisting the enemy by restoring property that ought to be confiscated or destroyed for military reasons, the enforcement of these contracts should be suspended until the end of the war. *Their continued validity should not extend to war-risk coverage for military contraband intended for confiscation.*

With regard to navigational safety, the Society emphasized that, in order to eliminate the inconvenience caused by varying national safety requirements, a unified international convention should be established. This Convention should apply only to passenger ships and set out only the core standards, leaving states free to determine the specific details in accordance with their particular local conditions and to impose additional requirements based on the distance, nature, and risks of the voyages, which were to be divided into several categories.

The Society noted that the provisions of the convention should not be binding in relation to lines of communication with countries that have not adopted the convention, to navigation on inland waterways, or to vessels entering the ports of convention-adopting states out of necessity.

Another suggestion was to allow for regular revision of the Convention, if requested by any of the signatory nations.

*The final remarks included commentary on Russian legislation concerning the legal remedies available to enemy insurers for losses incurred before and during wartime. The Society noted that Russian procedural law does not prohibit enemy nationals from seeking legal protection in the Empire. However, it acknowledged that comprehensive substantive legislation on the validity of marine insurance for enemy property had yet to be enacted. As a general principle of law, the Society added, losses sustained by enemy parties prior to the outbreak of war are eligible for compensation, whereas those incurred during wartime are not.*

These positions, as outlined in the Society's responses to the CMI's questionnaire, were presented and defended by its delegates at the 1913 Copenhagen Conference — a subject covered in greater detail in the following section.

Information on at least thirty general meetings of the Society's members has yet to be

<sup>40</sup> RSHA. Record Group 111, Series 1, File 76. Northern Steamship Company. Report of the Russian Maritime Law Society for 1912–1913. P. 7.

<sup>41</sup> *Ibidem* P. 8



*Seal of the Russian Maritime Law Society*

uncovered. Unfortunately, this is not an easy task: materials — whether entire case files or individual documents — directly or indirectly related to the Maritime Law Society are not stored in a single, unified collection. Instead, they are scattered across disparate archives, varying in both subject matter and geographical location.

For example, the materials from one of the Society's annual general meetings — including its official opinion on questions raised by the CMI — were found in the Arkhangelsk archive of the Northern Steamship Company, while the CMI circular itself was located in the Russian State Naval Archive in Saint Petersburg.

The Society's Charter, meanwhile — published in 1911 by order of the General Directorate for Merchant Shipping and Ports (six years after that body had ceased to exist) — was discovered in the holdings of the Russian National Library. The Society's meeting minutes were located in the Central Naval Archive, filed among the records of the Maritime Excursions Committee.

Incidentally, after a long search, the Society's official seal was discovered quite by chance — at an auction in 2022. The seller, a private collector, had no information about the Society itself.

This suggests that other materials may yet surface — not only the missing records of the Society's meetings, but also more specific documents, such as those related to its scholarly and educational activities, which were listed among its core objectives in the charter.

## 5. Participation of the Society in the CMI Activities

The first CMI conference in which the Society participated as a full-fledged member was held in Venice from September 25 to 28, 1907. The Russian delegation consisted of Rukhlov, the Society's chairman; Karnitsky, deputy chairman; and Grevs, secretary.

Taube, Ovchinnikov, and Martens were designated as CMI members representing Russia.

The conference participants discussed three issues: 1) limitation of shipowners' liability; 2) maritime mortgages and liens, and 3) conflict of laws in cargo shipping.

Grevs presented a report on behalf of the Maritime Law Society on the draft convention under the second agenda item<sup>42</sup>.

The speaker noted that, to strengthen the international significance of maritime mortgages, it was necessary to introduce mandatory registration of mortgage rights in ship certificates or any other equivalent document.

Turning to the question of the priority of maritime liens, Grevs noted that while there may be a preference for mortgage loans, it is essential not to exclude from the category of privileged claims those arising from maritime casualties, significant loans contracted by the captain, or other necessary expenses incurred by the captain during a voyage. He explained that, regardless of how advanced modern maritime commerce and international shipping had become, it was impossible to be certain that such borrowings would not still be required in practice.

According to the Society, depriving claims arising from such borrowings of their privileged status would effectively eliminate the possibility of using this form of credit. In other words, by preventing a captain from repairing the vessel and continuing the voyage, it would ultimately harm the very creditors whose interests the Paris Commission sought to protect by removing such claims from the privileged category.

Additionally, the Society did not support changing the method of calculating the limitation period. It had been proposed to supplement the starting point with the moment "when the creditor could act." Members of the Society

<sup>42</sup> International Maritime Committee. Bulletin No.19. Conference de Venise 1907. P. 387. Translated from English / Comité Maritime International. Yearbooks & Documentation // <https://comitemaritime.org/publications-documents/cmi-yearbook/>

found this definition vague, believing it could lead to an excessive extension of the one-year limitation period and thereby undermine the validity of claims. The Society considered it more effective to slightly extend the limitation period — despite its already sufficient length — while calculating it from a clear and indisputable moment when the creditor's right of action arose.

In discussing the impact of the transfer of vessel ownership on the existence of maritime liens and mortgages, the Society recommended that conference participants — regardless of national laws — find a way to ensure that such transfers do not affect the rights of lien holders and mortgage creditors. According to the Society, the rights of privileged creditors would be protected if the convention included a provision stating that a lien duly certified under national law remains valid upon the transfer of vessel ownership.

The second CMI conference attended by the Society took place two years later in Bremen, from September 22 to 25, 1909. Participants discussed conflict-of-law issues related to freight, compensation in cases of death or injury, and the registration and publication of maritime mortgages and liens.

The Society was represented by delegates Rukhlov and Karnitsky. Meanwhile, the group of Russian CMI members — following the withdrawal of Martens — welcomed a new member: Sigismund Lewis, an attorney from Saint Petersburg.

The CMI bulletin contains no record of any presentations by Russian delegates on the conference agenda. The Society is also absent from both the *Review of National Associations' Reports on Compensation for Personal Injuries* and the *Review of Associations' Responses on the Draft Convention on Freight Carriage*. From this, it can be concluded that the Society did not submit any opinions on agenda topics prior to the conference and did not participate actively in their discussions.

The third conference attended by the Society was held in Paris from October 9 to 13, 1911. The composition of the Russian delegation had change and now included the Society's new chairman, E.E. Steblin-Kamensky; his deputy, Benislavsky; and

the treasurer, Linden (listed in CMI documents as Head of the Merchant Shipping Department). The list of Committee members from Russia remained unchanged.

Participants of the Paris conference discussed the limitation of shipowners' liability in cases of loss of life or personal injury, as well as issues related to freight. They emphasized that chartering and freight matters required regulation specifically at the international level<sup>43</sup>. This applied not only to freight itself but also to practical formalities such as demurrage<sup>44</sup> and through bills of lading<sup>45</sup>.

However, the Russian delegates, as at the previous conference, did not participate actively in discussions on these topics, nor did they deliver any reports related to the conference agenda.

The reasons that prevented the Society from participating in discussions of maritime issues during that period remain unknown.

At the subsequent CMI conference in Copenhagen (May 13–17, 1913), the Committee and national associations actively discussed the 1909 London Declaration concerning the Laws of Naval War, including the necessity and prospects of its ratification. Other topics covered freight, maritime safety, and the insurance of enemy property at sea.

The composition of the Russian delegation remained unchanged at this conference, which was the last CMI conference attended by the Society.

During discussions on the London Declaration, conference participants noted that even at that time — prior to any formal ratification — the Declaration had already exerted significant influence on public opinion. This was attributed to the fact that it had been developed by a distinguished group of lawyers, statesmen, and seafarers. Consequently, the very act of codifying international custom had endowed it with substantial authority.

For instance, during the Italo-Turkish War, Russia relied on the Declaration to lodge a strong protest against any obstruction to its grain trade in the Black Sea. Italian prize courts also based their decisions on the provisions of the Declaration during the same conflict, and France cited the document when protesting the seizure of French vessels<sup>46</sup>.

<sup>43</sup> International Maritime Committee. Bulletin No. 30. Paris Conference 1911. P. 41. Translated from English / Comité Maritime International. Yearbooks & Documentation // <https://comitemaritime.org/publications-documents/cmi-yearbook/>

<sup>44</sup> Monetary compensation for loss; the fee owed to a carrier for the detention of a vessel beyond the agreed laytime.

<sup>45</sup> A bill of lading that covers the entire transport from door to door, including transshipment between vessels.

<sup>46</sup> International Maritime Committee. Bulletin No. 39. Copenhagen Conference 1913. P. 273. Translated from English / Comité Maritime International. Yearbooks & Documentation // <https://comitemaritime.org/publications-documents/cmi-yearbook/>

The Russian Maritime Law Society likewise recognized the importance of the Declaration — even prior to its ratification — for international interests in business, trade, and insurance.

In addition to the previously stated arguments, the delegates noted that national laws regarding the seizure of merchant ships and cargoes during wartime differ significantly. Moreover, at the outbreak of war, states are often compelled to hastily enact new regulations addressing the same issues. As a result, the lack of precise and uniform rules negatively affects the interests of shipping and marine insurance and creates tensions in international relations.

*At the same time, the Declaration addresses contentious issues such as determining which items may be classified as absolute or conditional contraband, under what conditions merchant vessels carrying contraband can be arrested, and when shipowners are entitled to compensation for losses resulting from such seizures.*

On these and other issues, the Society maintained that the Declaration was intended to establish uniform and precise rules, the stringency of which should not be exceeded by any nation's domestic legislation. "Upon ratification, this Declaration should put an end to the harsh, contradictory, unexpected, and arbitrary measures frequently adopted by belligerent countries at present,"<sup>47</sup> the Society asserted.

However, the Declaration was not supported by England, and as a result, the document was never ratified.

Addressing the issue of marine insurance for enemy cargo, the Society noted that the validity of such contracts is directly linked to the broader interests of the belligerent state. Therefore, this matter cannot be approached solely from a commercial standpoint. "The interests of the entire country outweigh those of commerce, insurers, and private individuals as a whole, and in cases where these interests conflict, private interests must be subordinated to those of the state,"<sup>48</sup> the Society emphasized.

The Society concluded that all marine insurance contracts concluded during wartime by subjects of a belligerent nation, covering enemy cargo subject to confiscation, should be considered null and void<sup>49</sup>.

In the Society's view, although the destruction and confiscation of all enemy merchant vessels and their cargoes may at first appear excessively harsh, such measures are the only effective means of countering an adversary with naval superiority. Moreover, the mere possibility of such actions could, at times, deter a country — one that considers itself invulnerable at sea due to its naval dominance — from declaring war<sup>50</sup>.

Commenting on the issue of maritime safety, the Society considered it desirable to convene an international conference to develop fundamental rules in this area, using the findings of national associations and the provisions of the maritime laws of seafaring nations as the foundation for its work<sup>51</sup>.

*This proposal was supported in a speech by Ovchinnikov, who added that the focus of such a conference could include the development of fundamental regulations on lifesaving equipment, wireless telegraphy, and the establishment of an International Bureau for Maritime Safety.*

## 6. Termination of the Society's Activities. Soviet and Russian Representation in the CMI

The last mention of the Russian Maritime Law Society as a national delegation to the CMI appears in the bulletin of the Antwerp conference held in July 1921, after the end of the First World War. However, the list of participants provided there reflected the membership as of the Copenhagen conference of 1913. The names of CMI members from Russia — Taube, Ovchinnikov, and Lewis — were last recorded in the bulletin of the Amsterdam conference in 1949, this time in the section listing deceased members<sup>52</sup>.

<sup>47</sup> Ibidem P. 279

<sup>48</sup> Ibidem P. 290

<sup>49</sup> Ibidem P. 289

<sup>50</sup> Ibidem P. 293

<sup>51</sup> Ibidem P. 373

<sup>52</sup> International Maritime Committee. Bulletin No. 104. Conférence d'Amsterdam 1949 P. 38. Translated from the French / Comité Maritime International. Yearbooks & Documentation // . <https://comitemaritime.org/publications-documents/cmi-yearbook/>

Following the Revolution of 1917, the Society ceased its activities. The writings and contributions of Russian maritime lawyers during their brief yet active participation in the CMI were largely lost as a result of the Great October Socialist Revolution, the Civil War, repressions, and the Second World War.

Russian participation in the CMI was suspended until the 1960s. During the early decades of the Soviet period, legal scholars showed little interest in issues of maritime law.

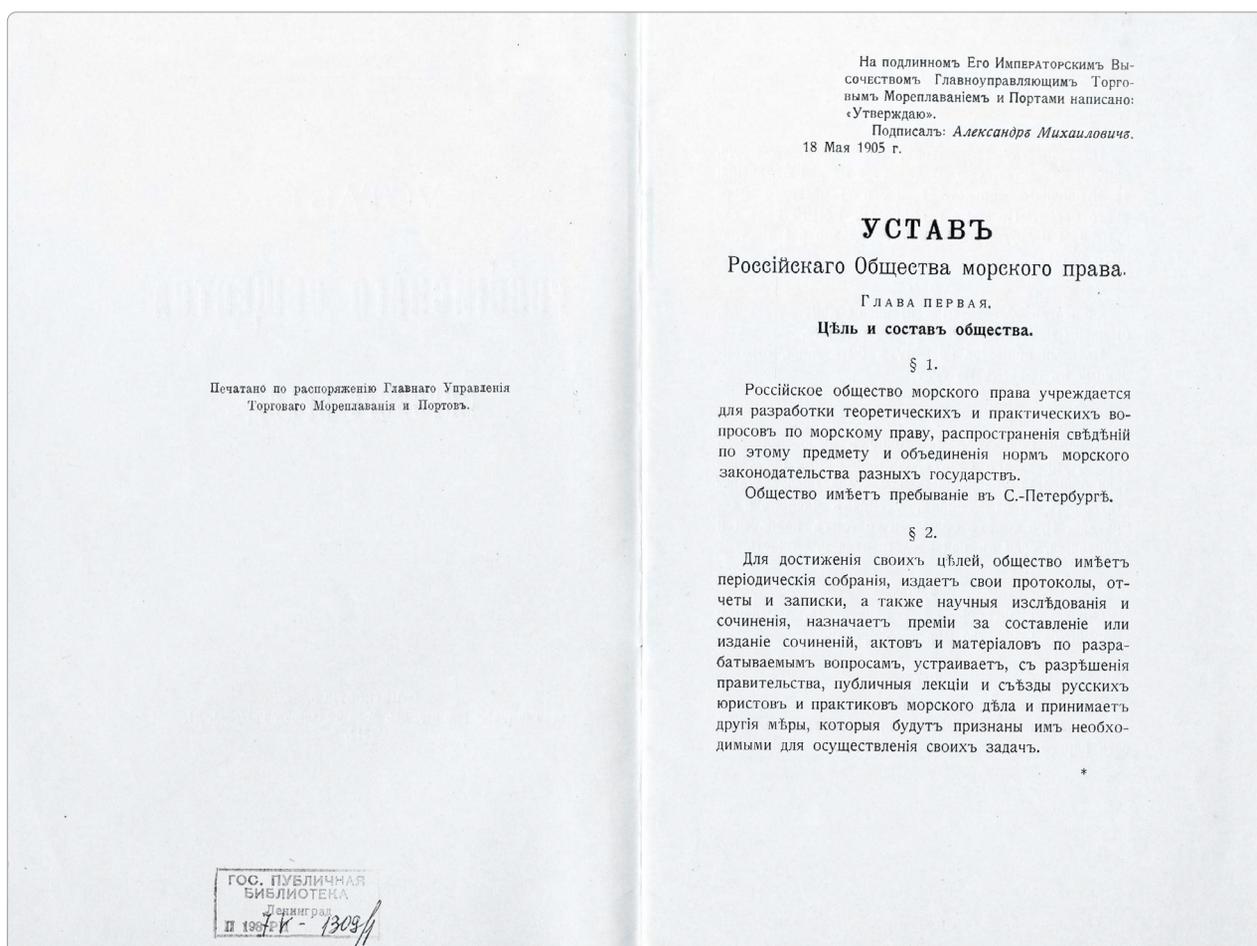
Nevertheless, the USSR had to participate in international trade, which meant ratifying certain international conventions and resuming cooperative efforts with other maritime powers.

In 1968, the Soviet Maritime Law Association was established by representatives of seaports, fishing cooperatives, research institutions, and

universities. A year later, the Association was admitted to the CMI. At that time, the Association was chaired by Andrei Konstantinovich Zhudro, who led the Soviet delegation at the Tokyo Conference in 1969.

“The national associations, members of the CMI — now numbering thirty-one and scattered throughout the world — are the worker bees in our hive. I welcome the thirty-first; it is quite significant: the joining of the Soviet Association will add weight and dimension to our movement,” said Albert Lilar, President of the CMI, greeting the new Society<sup>53</sup>.

Subsequently, after the dissolution of the USSR, the Soviet Maritime Law Association was reorganized into the Association of International Maritime Law. It retained its membership in the CMI until 2017, when it was expelled from



*Charter of the Russian Maritime Law Society*

<sup>53</sup> International Maritime Committee. Bulletin No. 104. Conférence d'Amsterdam 1949 P. 26. Translated from the French / Comité Maritime International. Yearbooks & Documentation // . <https://comitemaritime.org/publications-documents/cmi-yearbook/>

— 4 —

## § 3.

По существу предметовъ, входящихъ въ кругъ занятій общества, оно раздѣляется на два отдѣленія: 1) публичнаго морского права и 2) частнаго морского права. По мѣрѣ надобности, могутъ быть открываемы и другія отдѣленія, сообразно § 1 настоящаго устава.

## § 4.

Общество составляють: а) члены дѣйствительные, б) члены почетные и в) члены-сотрудники.

Членами общества не могутъ быть лица, ограниченные въ правахъ по суду.

## § 5.

Дѣлами общества, на точномъ основаніи сего устава, управляетъ совѣтъ, состоящій изъ предсѣдателя общества, товарища предсѣдателя, предсѣдательствующихъ въ отдѣленіяхъ, четырехъ членовъ и секретаря. При совѣтѣ общества состоитъ казначей и канцелярія, если въ ней представится надобность.

## § 6.

Общество имѣетъ свою печать съ надписью: „Россійское Общество морского права“.

## § 7.

Сношенія общества съ посторонними мѣстами и лицами производятся чрезъ предсѣдателя, который есть первенствующее лицо въ обществѣ.

— 5 —

## ГЛАВА ВТОРАЯ.

**Избраніе членовъ общества, ихъ права и обязанности.**

## § 8.

Дѣйствительными членами общества могутъ быть лица, извѣстныя своею ученою или практическою дѣятельностью въ области морского права или мореходнаго промысла. Равнымъ образомъ, дѣйствительными членами являются лица, вступившія въ общество въ качествѣ его учредителей, до утвержденія его устава.

## § 9.

Желающій поступить въ дѣйствительные члены долженъ быть предложенъ не менѣе, чѣмъ двумя дѣйствительными членами, которые свидѣтельствуютъ, что предлагаемый ими кандидатъ соответствуетъ условію, обозначенному въ § 8, и притомъ сообщаютъ свѣдѣнія о его дѣятельности.

Каждое предложеніе сего рода разсматривается совѣтомъ и, по принятіи имъ, предлагается общему собранію для производства выбора закрытою баллотировкою по большинству голосовъ.

## § 10.

Дѣйствительные члены вносятъ въ кассу общества ежегодно не менѣе 5 руб. Ежегодный взносъ можетъ быть замѣненъ единовременнымъ въ сто рублей, который зачисляется въ неприкосновенный капиталъ общества.

— 6 —

*Примѣчаніе.* Годовая плата вносится вступающимъ вновь членомъ, не позже 1 декабря, сполна, хотя бы онъ поступилъ и въ концѣ года. Единовременный взносъ производится также сполна, не принимая въ расчетъ сдѣланныхъ уже членами годовыхъ взносовъ.

## § 11.

Дѣйствительные члены избираются и могутъ быть избираемы во всѣ должности по обществу.

## § 12.

Общество, по предложеніямъ совѣта, избираетъ въ почетные члены лицъ, оказавшихъ своими трудами особыя заслуги дѣлу развитія морского права или значительное содѣйствіе обществу. Почетнымъ членамъ выдаются на сіе званіе дипломы, за подписью предсѣдателя.

## § 13.

Почетные члены могутъ быть и дѣйствительными, по заявленію о томъ совѣту и съ принятіемъ на себя всѣхъ сопряженныхъ съ этимъ званіемъ обязанностей, но безъ избранія порядкомъ, указаннымъ въ § 9.

## § 14.

Лица, изъявившія готовность участвовать въ трудахъ общества, принимаются, по представленіямъ отдѣленій и съ утвержденія совѣта, въ члены-сотрудники. Они не обязываются къ денежнымъ взносамъ и въ собраніяхъ общества имѣютъ голосъ совѣщательный.

— 7 —

## § 15.

Члены общества получаютъ бесплатно протоколы засѣданій и отчеты общества, прочія же сочиненія, издаваемая обществомъ, уступаются имъ по цѣнѣ, въ которую обошлись ему.

## § 16.

Дѣйствительный членъ, два года не внесшій слѣдующихъ съ него денегъ, а сотрудникъ, два года не участвовавшій въ трудахъ общества, считаются сложившими съ себя сіе званіе.

## § 17.

Въ должности по обществу дѣйствительные члены избираются общими собраніями, а въ случаяхъ, особо указанныхъ,—совѣтомъ или собраніемъ отдѣленій общества. Всѣ выборы по обществу производятся закрытою баллотировкою по большинству голосовъ.

## § 18.

Предсѣдатель общества и товарищъ его избираются на два года изъ трехъ кандидатовъ, предлагаемыхъ на каждую изъ сихъ должностей совѣтомъ. Если въ теченіе двухъ лѣтъ одинъ изъ нихъ выбудетъ изъ общества, то вакансія замѣщается немедленно новымъ избраніемъ.

## § 19.

Каждое отдѣленіе выбираетъ своего предсѣдательствующаго, его товарища и 3 членовъ редакціонныхъ

комитетовъ. На одного изъ послѣднихъ предсѣдательствующій возлагаетъ исполненіе секретарскихъ обязанностей по отдѣленію.

§ 20.

Изъ членовъ совѣта двое выбываютъ ежегодно по очереди своего вступленія и могутъ быть избраны вновь въ ту должность не прежде, какъ по истеченіи года.

§ 21.

Секретарь избирается совѣтомъ изъ дѣйствительныхъ членовъ общества.

§ 22.

Казначей избирается общимъ собраніемъ на одинъ годъ.

ГЛАВА ТРЕТЬЯ.

О собраніяхъ.

§ 23.

Собранія общества бываютъ общія и частныя (по отдѣленіямъ). Общія собранія суть: обыкновенныя, чрезвычайныя и годовыя.

О днѣ, часѣ, мѣстѣ и предметахъ занятій всѣхъ общихъ собраній доводится до свѣдѣнія начальника мѣстной полиціи.

§ 24.

Обыкновенныя общія собранія бываютъ не менѣе трехъ разъ въ годъ, съ октября по май включительно. Они посвящаются: а) слушанію отчетовъ о дѣйствіяхъ совѣта и отдѣленій; б) выборамъ въ члены дѣйстви-

тельные и почетные предлагаемыхъ совѣтомъ кандидатовъ; в) утвержденію предложеній совѣта объ открытіи новыхъ отдѣленій въ составъ общества; г) чтенію и устному обсужденію статей и докладовъ, внесенныхъ отдѣленіями, а также сообщенію извѣстій, касающихся задачъ и дѣлъ общества.

*Примѣчаніе.* О предметѣ разсужденій члены извѣщаются пригласительными записками.

§ 25.

Въ общихъ собраніяхъ могутъ присутствовать и посторонніе посѣтители, введенные дѣйствительными членами съ согласія предсѣдателя.

§ 26.

Для дѣйствительности общаго собранія требуется присутствіе не менѣе  $\frac{1}{3}$  всего числа дѣйствительныхъ членовъ, проживающихъ въ С.-Петербургѣ. Дѣла въ общемъ собраніи рѣшаются простымъ большинствомъ голосовъ присутствующихъ членовъ, причѣмъ, при раздѣленіи голосовъ поровну, голосъ предсѣдателя даетъ перевѣсъ.

§ 27.

Въ обыкновенныхъ собраніяхъ совѣщанія объ измѣненіи устава общества не допускаются. Для сего, если нужно, могутъ быть назначаемы собранія чрезвычайныя.

§ 28.

Въ годовомъ собраніи, которое назначается въ началѣ года, разсматривается общій годово́й отчетъ о дѣйствіяхъ и о состояніи суммъ общества, избираются

должностныя лица, раздаются по присужденію награды и преміи, произносятся рѣчи и читаются статьи по вопросамъ морского права. Для разсмотрѣнія годово́й отчетности общества, собраніе избираетъ комиссію изъ 5 членовъ, заключеніе которой, вмѣстѣ съ объясненіемъ совѣта, доводится до свѣдѣнія общества въ ближайшемъ обыкновенномъ общемъ собраніи.

§ 29.

Отдѣленія имѣютъ частныя свои собранія разъ въ мѣсяцъ и болѣе, если въ томъ представится надобность.

§ 30.

Въ собраніяхъ отдѣленій разсматриваются: а) предположенія, сообщенія и разсужденія по вопросамъ, входящимъ въ кругъ предметовъ каждаго отдѣленія или стоящимъ съ ними въ тѣсной связи; б) юридическія изслѣдованія, представленныя обществу; в) предложенія правительственныхъ, общественныхъ и иныхъ установленій о разрѣшеніи представляющихся имъ затруднительныхъ юридическихъ вопросовъ по морскому праву.

*Примѣчаніе.* Сочиненія, представленныя для соисканія премій и наградъ, разсматриваются въ отдѣленіяхъ или особо избранною для того комиссіею при редакціонномъ комитетѣ по порученію отдѣленія.

§ 31.

Наблюденіе за порядкомъ и правильнымъ ходомъ занятій въ общихъ собраніяхъ принадлежитъ предсѣдателю общества, а въ частныхъ—предсѣдательствующимъ

въ отдѣленіи. Въ случаѣ отсутствія ихъ, перваго замѣняетъ товарищъ предсѣдателя, а вторыхъ—ихъ товарищи.

§ 32.

При каждомъ отдѣленіи общества устраивается редакціонный комитетъ, состоящій изъ предсѣдательствующаго въ отдѣленіи, товарища его и трехъ членовъ по выбору отдѣленія на одинъ годъ.

*Примѣчаніе.* Въ случаѣ надобности, обязанности редакціоннаго комитета могутъ быть возложены имъ на предсѣдательствующаго и члена, избираемаго для исполненія секретарскихъ обязанностей по отдѣленію.

§ 33.

Предметъ занятій редакціонныхъ комитетовъ состоитъ: а) въ подготовленіи матеріала какъ къ общимъ, такъ и къ частнымъ собраніямъ общества; б) въ разсмотрѣніи представляемыхъ обществу сочиненій и изслѣдованій и составленіи по нимъ отчетовъ для собраній общества; в) въ наблюденіи за изданіемъ трудовъ общества по специальности каждаго отдѣленія при чемъ должны быть приняты въ руководство существующія на сей предметъ узаконенія.

ГЛАВА ЧЕТВЕРТАЯ.

О совѣтѣ общества.

§ 34.

Управленіе дѣлами общества въ хозяйственномъ отношеніи, назначеніе общихъ собраній, утвержденіе

— 12 —

предлагаемыхъ отдѣленіями задачъ на преміи и самыхъ премій и наградъ принадлежитъ совѣту общества.

*Примѣчаніе.* Впредь до образованія общества въ числѣ не менѣе 40 дѣйствительныхъ членовъ, права и обязанности совѣта, а также избраніе дѣйствительныхъ членовъ общества по большинству голосовъ, принадлежатъ членамъ-учредителямъ, переименовывающимся затѣмъ въ дѣйствительные члены.

§ 35.

Въ засѣданіяхъ совѣта председательствуетъ председатель общества или товарищъ председателя, а въ случаѣ отсутствія того и другого, одинъ изъ председательствующихъ въ отдѣленіяхъ, по избранію присутствующихъ.

§ 36.

Расходы производятся по постановленіямъ совѣта.

§ 37.

На обязанности совѣта лежить: 1) изданіе протоколовъ, отчетовъ, записокъ и другихъ трудовъ общества и 2) ревизія принадлежащихъ обществу денежныхъ суммъ.

§ 38.

Для дѣйствительности засѣданія совѣта требуется присутствіе не менѣе 5 лицъ. Дѣла въ совѣтѣ рѣшаются простымъ большинствомъ голосовъ присутствующихъ лицъ; въ случаѣ раздѣленія голосовъ поровну, голосъ председателя даетъ перевѣсъ.

— 13 —

§ 39.

Измѣненіе и дополненіе сего устава могутъ быть сдѣланы по постановленію общаго собранія и съ утвержденія подлежащей власти.

§ 40.

Срокъ существованія общества не ограничивается. Закрытіе общества можетъ послѣдовать не иначе, какъ по соглашенію болѣе  $\frac{1}{2}$  всѣхъ членовъ общества и не менѣе  $\frac{3}{4}$  присутствующихъ въ собраніи. Для сего предположенія о закрытіи общества должны быть сообщаемы, съ должною подробностью, всѣмъ членамъ общества, за четыре мѣсяца до открытія того собранія, въ которомъ сіи предположенія будутъ разсматриваться.

Въ случаѣ закрытія общества, суммы онаго и имущество обращаются, согласно рѣшенію общаго собранія, на общественныя цѣли.

the Committee due to prolonged non-payment of membership fees. As a result, Russian maritime lawyers and experts were effectively left without representation in international maritime relations.

However, already in 2018, the Russian Maritime Law Association (RUMLA) was established. Its founders—practicing maritime lawyers Konstantin Krasnokutskiy, Konstantin Putrya, and Filipp Vagin — set out to revive Russia’s presence in global maritime law. Over the years, the Association’s membership has grown to include dozens of Russian practicing attorneys and legal scholars specializing in maritime law. On September 30, 2021, RUMLA became Russia’s official representative in the CMI, having paid off the previous Association’s debt — successfully continuing the work initiated 120 years earlier by the Russian Maritime Law Society.

## 7. Epilogue. How This Article Was Prepared

Our research was supported by documents discovered in Russian archives and libraries, as well as materials obtained from the website of the Comité Maritime International. These sources provide evidence concerning various periods in the existence of the Russian Maritime Law Society and the activities of its members. Particularly valuable materials were found in the Russian State Historical Archive, The National Library of Russia, the Central Naval Archive, and the Northern Steamship Company. Of special research interest are the files of the Main Directorate of Merchant Shipping and Ports.

Research is still ongoing, and there is confidence that in the near future it will be possible to provide a more detailed account of the activities of the Russian Maritime Law Society.

The article includes photocopies of archival documents that were discussed in detail. ■

## II. ОБЗОР СУДЕБНОЙ ПРАКТИКИ РОССИИ

### 2.1. Статистика и общий обзор за 2-й, 3-й, 4-й кв 2024\*

Приведенная ниже статистика охватывает период с апреля по декабрь 2024 года. Мы традиционно приводим статистику «морских» споров, рассмотренных арбитражными судами.

Центр морского права Национального университета Сингапура совместно с Международным морским комитетом ведут базу дел, рассматриваемых судами различных стран, в которых толкуются международные морские конвенции. С недавнего времени в эту базу входят дела, рассматриваемые российскими судами. База доступна исключительно на английском языке. Российские дела можно изучить по ссылке: <https://cmlcmidatabase.org/browse-by-jurisdiction>. Необходимо выделить поле «Russia».

Относительно исследуемого периода в базу были внесены обзоры судебных актов по делам №№ А51-7593/2023, А32-54717/2022, А40-211678/2023, А43-3510/2023, А51-1300/2024, А56-33233/2024, А32-25918/2024, А32-35114/2024, А51-7593/2023, А56-13164/2024, А51-1870/2023. Большинство из них посвящены толкованию Гаагско-Висбийских правил и аресту судов.

#### Дела в арбитражных судах округов (кассационная инстанция)

В исследуемый период судами кассационной инстанции было рассмотрено 93 «морских» дела, из которых 23 относятся к категории публично-правовых споров, 70 — к категории частно-правовых.

Среди публично-правовых дел выделяются дела, связанные с привлечением к административной ответственности за нарушение порядка пересечения государственной границы. В сфере частного права большая часть споров касалась типично морских взысканий: демереджа, платы по договорам морского агентирования, тайм-чартера и перевозки груза. Часть дел касалась требований о выплате страхового возмещения — как по договору страхования имущества, так и ответственности судовладельца.

Одно из любопытных дел — № А32-54717/2022 — посвящено порче груза при его транспортировке. В рамках указанного спора Арбитражный суд Северо-Кавказского округа рассматривал вопрос установления причин повреждения груза, достаточности доказательств его повреждения в ходе перевозки, а также роли и требований к сюрвейерам при определении причин повреждения. Основной проблемой в рамках указанного дела являлся вопрос о том, был ли груз поврежден во время его перевозки, как она определена Гаагско-Висбийскими правилами, или вне ее.

Интерес представляет и дело № А32-51201/2023. В рамках указанного спора Арбитражный суд Северо-Кавказского округа рассматривал вопрос об обязанности органов государственной власти субъекта удалить утонувшее имущество в случае риска загрязнения и отсутствия иного надлежащего лица, собственника имущества. Судно находилось в акватории порта Новороссийск с 2013 г. Суд обязал органы государственной

\* Редактор — Булат Каримов, LLM, научный сотрудник Центра морского права, Национальный университет Сингапура; глава Молодежного комитета RUMLA. В подготовке обзора участвовали: Степан Мельник, Валерия Павлова (NAVICUS.LAW), Александра Симонова, Анна Ободова.

Арбитражный суд округа	Категории дел
АС Волго-Вятского округа	<p>Всего 3 дела:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– о взыскании страхового возмещения по договору страхования ответственности судовладельца;</li> <li>– о взыскании демереджа;</li> <li>– о взыскании по договору морской перевозки грузов.</li> </ul>
АС Уральского округа	<p>Всего 1 дело:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– о взыскании по договору транспортно-экспедиционных услуг.</li> </ul>
АС Дальневосточного округа	<p>Всего 28 дел:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– о взыскании по договору тайм-чартера (2);</li> <li>– о взыскании по договору морской перевозки грузов (3);</li> <li>– об оспаривании привлечения к административной ответственности за нарушение правил пересечения государственной границы (15);</li> <li>– об оспаривании сделки по передаче судов в аренду (банкротный спор);</li> <li>– о взыскании страхового возмещения по договору страхования судна (2);</li> <li>– о взыскании демереджа;</li> <li>– о взыскании по договору морского агентирования (2);</li> <li>– о взыскании расходов, связанных с выводом судна из аренды;</li> <li>– о взыскании за вред, причиненный водному объекту.</li> </ul>
АС Московского округа	<p>Всего 23 дела:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– о взыскании по договору транспортно-экспедиционных услуг (6);</li> <li>– о взыскании демереджа (3);</li> <li>– о взыскании по договору морской перевозки грузов (7);</li> <li>– о взыскании по договору строительства морского судна;</li> <li>– о взыскании за вред, причиненный водному объекту;</li> <li>– о взыскании по договору бербоут-чартера;</li> <li>– о взыскании по договору тайм-чартера;</li> <li>– о взыскании ущерба, причиненного столкновением судов;</li> <li>– о взыскании страхового возмещения по договору страхования ответственности судовладельца (2).</li> </ul>
АС Северо-Западного округа	<p>Всего 18 дел:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– о взыскании убытков, связанных с приобретением и хранением судна;</li> <li>– об оспаривании предписания Росприроднадзора;</li> <li>– о взыскании по договору транспортно-экспедиционных услуг (2);</li> <li>– о взыскании демереджа (4);</li> <li>– о взыскании страхового возмещения по договору страхования морского судна;</li> <li>– о наложении ареста на судно (2);</li> <li>– о взыскании по договору бербоут-чартера;</li> <li>– о признании незаконным распоряжения капитана морского порта об отказе в государственной регистрации перехода права собственности на судно;</li> <li>– о взыскании по договору морского агентирования (2);</li> <li>– об оспаривании заключения Ространснадзора по расследованию аварийного случая на море;</li> <li>– о взыскании по договору морской перевозки грузов;</li> <li>– о признании незаконным решения об отказе в выдаче судового санитарного свидетельства грузов.</li> </ul>
АС Северо-Кавказского округа	<p>Всего 13 дел:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– о взыскании по договору предоставления маломерного судна;</li> <li>– о признании договора фрахта притворной сделкой;</li> <li>– о взыскании по договору тайм-чартера;</li> <li>– о взыскании по договору транспортно-экспедиционных услуг;</li> <li>– об оспаривании привлечения к административной ответственности за нарушение правил технических регламентов;</li> <li>– о взыскании ущерба, причиненного водному объекту затонувшим судном;</li> <li>– об оспаривании привлечения к административной ответственности за нарушение правил пересечения государственной границы;</li> <li>– о взыскании демереджа (3);</li> <li>– об оспаривании перехода права собственности на судно;</li> <li>– о взыскании по договору гидрографических работ;</li> <li>– о взыскании за причинение вреда грузу.</li> </ul>

Арбитражный суд округа	Категории дел
АС Поволжского округа	Всего 4 дела: <ul style="list-style-type: none"> <li>– о взыскании ущерба, причиненного водному объекту затонувшим судном;</li> <li>– о взыскании по договору морской перевозки грузов (2);</li> <li>– о взыскании по договору транспортно-экспедиционных услуг.</li> </ul>
АС Центрального округа	Всего 3 дела: <ul style="list-style-type: none"> <li>– о взыскании по договору тайм-чартера;</li> <li>– о взыскании убытков, причиненных неправомерными действиями по распоряжению имуществом судовладельца;</li> <li>– о понуждении заключить договор купли-продажи судна.</li> </ul>

власти Краснодарского края удалить затонувшее имущество в 2025 г.

В деле № А56-26924/2023 Арбитражный суд Северо-Западного округа устанавливал значение понятия «буксировщик» и характерные признаки договора буксировки, которые отличают его от договора аренды судна. Это имеет значение в связи с определением правовых норм, применимых к соответствующим отношениям.

Арбитражный суд Северо-Западного округа в деле № А05-1843/2023 указал, что принятие против лица санкций, которые препятствуют выплате или получению денежных средств от контрагента, не является основанием для неисполнения денежного обязательства. Такие обстоятельства не могут считаться непредотвратимыми и освободить должника от ответственности.

В деле № А37-3040/2022 Арбитражный суд Дальневосточного округа взыскал будущие убытки по иску перевозчика против терминала. Груз был поврежден во время разгрузки в порту назначения. Установлено, что груз был поврежден по вине терминала. По цепочке договоров, которая начиналась с иска страховщика груза против первого транспортного экспедитора, иск был предъявлен от третьего транспортного экспедитора против фактического перевозчика. Экспедитор требовал возмещения убытков, понесенных в связи с нарушением договора перевозки, в размере ответственности экспедитора перед своим контрагентом. Перевозчик, в свою очередь, подал иск против терминала в размере своей будущей ответственности перед экспедитором. Суды всех трех инстанций удовлетворили иск.

### Дела в арбитражных апелляционных судах

За рассматриваемый период в арбитражных апелляционных судах было рассмотрено

148 дел, из которых 38 посвящены вопросам публичного права и 110 — частного права. Как и в предыдущие периоды, большинство публично-правовых дел посвящено ответственности за нарушение правил пересечения государственной границы. Кроме того, имели место споры о взыскании ущерба, причиненного водному объекту загрязнением от судна и затонувшим имуществом, и дела об оспаривании отказа в регистрации изменений прав на судно. В сфере частного права большинство дел традиционно касалось взыскания по различным договорам: тайм- и бербоут-чартерам, морской перевозки груза. Немалая часть споров была посвящена взысканию демереджа.

Представляется интересным Определение Пятого арбитражного апелляционного суда по делу № А51-5355/2019 от 13.06.2024. В рамках указанного спора арест судна был признан судом основанием возникновения убытков истца. При этом убытки, связанные с арестом, находятся в причинной связи не только с нарушениями судовладельца, но и с действиями кредитора, по требованию которого судно арестовано. Однако в указанном случае суд вполне обоснованно возложил все неблагоприятные последствия в связи с арестом на ответчика, а не на лицо, которое пользовалось законным способом защиты своего права.

В рамках дела № А56-53018/2023 Тринадцатый арбитражный апелляционный суд установил, что договором рейсового чартера может быть предусмотрено дополнительное вознаграждение членов экипажа судна за надлежащее крепление/раскрепление груза в виде «бонуса». Указанные суммы были взысканы с грузоотправителя.

Четырнадцатый арбитражный апелляционный суд в деле № А05-6837/2023 рассматривал вопрос о том, имеет ли значение оговорка о палубном грузе в договоре перевозки в случае,

Апелляционный суд	Категории дел
1-й ААС	<p>Всего 4 дела:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– о взыскании по договору транспортно-экспедиционных услуг;</li> <li>– о взыскании по договору субаренды судна;</li> <li>– о взыскании демереджа (2).</li> </ul>
3-й ААС	<p>Всего 2 дела:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– о взыскании по договору морского агентирования;</li> <li>– о взыскании по договору тайм-чартера.</li> </ul>
5-й ААС	<p>Всего 54 дела:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– о взыскании по договору тайм-чартера (4);</li> <li>– о взыскании по договору морской перевозки груза (4);</li> <li>– о взыскании по договору поставки и монтажу оборудования на судно;</li> <li>– о взыскании по договору морского посредничества;</li> <li>– об оспаривании привлечения к административной ответственности за нарушение правил пересечения государственной границы (26);</li> <li>– о взыскании демереджа (2);</li> <li>– об оспаривании привлечения к административной ответственности за незаконное перемещение товаров через таможенную границу;</li> <li>– о взыскании за стоянку судна у причала;</li> <li>– о взыскании за хранение груза (2);</li> <li>– о взыскании по договору транспортно-экспедиционных услуг (2);</li> <li>– о взыскании по договору бербоут-чартера;</li> <li>– о взыскании за вред, причиненный водному объекту (2);</li> <li>– о взыскании страхового возмещения по договору страхования судна (2);</li> <li>– о взыскании за вред, причиненный биологическим ресурсам;</li> <li>– об обязанности убрать судно от пирса;</li> <li>– о взыскании по договору морского агентирования;</li> <li>– об обязанности провести расследование аварийного случая на море;</li> <li>– о взыскании по договору оказания услуг по ледокольной проводке судна.</li> </ul>
6-й ААС	<p>Всего 3 дела:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– о взыскании демереджа;</li> <li>– о взыскании ущерба, причиненного водному объекту затонувшим судном;</li> <li>– о взыскании по договору транспортно-экспедиционных услуг.</li> </ul>
7-й ААС	<p>Всего 1 дело:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– об установлении факта владения судном.</li> </ul>
9-й ААС	<p>Всего 23 дела:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– о взыскании по договору морской перевозки груза (6);</li> <li>– о взыскании страхового возмещения по договору страхования судна (3);</li> <li>– о взыскании по договору оказания услуг по ледокольной проводке судна;</li> <li>– о взыскании по договору смешанной перевозки груза;</li> <li>– о взыскании по договору тайм-чартера (2);</li> <li>– о взыскании ущерба, причиненного столкновением судов;</li> <li>– о взыскании по договору буксировки;</li> <li>– о взыскании по договору транспортно-экспедиционных услуг (6);</li> <li>– о взыскании демереджа;</li> <li>– о взыскании ущерба, причиненного причалу.</li> </ul>
10-й ААС	<p>Всего 1 дело:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– о взыскании ущерба, причиненного водному объекту затонувшим судном.</li> </ul>

Апелляционный суд	Категории дел
11-й ААС	Всего 2 дела: <ul style="list-style-type: none"> <li>– о взыскании по договору тайм-чартера;</li> <li>– о взыскании по договору морской перевозки груза.</li> </ul>
12-й ААС	Всего 2 дела: <ul style="list-style-type: none"> <li>– о взыскании по договору транспортно-экспедиционных услуг;</li> <li>– о взыскании ущерба, причиненного водному объекту затонувшим судном.</li> </ul>
13-й ААС	Всего 23 дела: <ul style="list-style-type: none"> <li>– о взыскании по договору тайм-чартера (5);</li> <li>– о взыскании по договору морской перевозки груза (2);</li> <li>– о взыскании по договору транспортно-экспедиционных услуг (4);</li> <li>– о взыскании демереджа (3);</li> <li>– о взыскании по договору морского агентирования;</li> <li>– о взыскании спасательного вознаграждения;</li> <li>– о взыскании страхового возмещения по договору страхования судна;</li> <li>– о взыскании убытков за ненормативное использование и утрату контейнерного оборудования;</li> <li>– о взыскании по договору буксировки;</li> <li>– о взыскании убытков по договору купли-продажи судна;</li> <li>– об оспаривании предписания Ростехнадзора;</li> <li>– об оспаривании отказа капитана морского порта в регистрации изменений прав на судно;</li> <li>– о взыскании дисбурсментских расходов.</li> </ul>
14-й ААС	Всего 8 дел: <ul style="list-style-type: none"> <li>– о взыскании по договору морской перевозки груза;</li> <li>– о взыскании по договору тайм-чартера;</li> <li>– о взыскании демереджа;</li> <li>– о взыскании страхового возмещения по договору страхования груза;</li> <li>– о взыскании по договору буксировки;</li> <li>– о взыскании убытков из столкновения судов;</li> <li>– об оспаривании привлечения к административной ответственности за нарушение правил пересечения государственной границы (2).</li> </ul>
15-й ААС	Всего 22 дела: <ul style="list-style-type: none"> <li>– о взыскании по договору морской перевозки груза;</li> <li>– о взыскании демереджа (4);</li> <li>– о взыскании дисбурсментских расходов (3);</li> <li>– о взыскании по договору тайм-чартера (7);</li> <li>– о взыскании по договору транспортно-экспедиционных услуг (4);</li> <li>– о взыскании по договору поставки;</li> <li>– о взыскании убытков из столкновения судов;</li> <li>– о признании права собственности на судно.</li> </ul>

если такая оговорка отсутствует в коносаменте. Суд указал, что в отсутствие соответствующей оговорки в коносаменте стороны не могут ссылаться на положения о палубном грузе. В соответствии с Гагско-Висбийскими правилами, чтобы груз был признан палубным, он должен фактически перевозиться на палубе, а также быть признанным таковым сторонами в рамках коносамента. В противном случае положения Гаага-Висби применяются к такому грузу как к непалубному.

### Дела в арбитражных судах субъектов (первая инстанция)

За указанный период арбитражными судами первой инстанции было рассмотрено 265 «морских» дел. Из них большинство, 199 дел, было посвящено вопросам частного права — наиболее популярной категорией дел оказались споры о взыскании по договорам перевозки груза, а также о взыскании демереджа. Заметны были и споры из навалов и столкновений судов,

из договоров фрахтования судна, а также споры по требованиям об аресте судна. В рамках публичного права — 66 дел — самые популярные категории не изменились по сравнению с предыдущими периодами: незаконное пересечение границы и взыскание ущерба водным объектам.

Интересно дело № А51-2306/2024, в котором Арбитражный суд Приморского края рассматривал вопрос о том, какое судно можно считать затонувшим и на ком лежит обязанность по удалению такого имущества и возмещению ущерба, если оно было приобретено после того, как судно уже село на мель. В данном деле суд указал, что судно было снято с мели и отбуксировано в порт, а какого-либо ущерба водным объектам причинено не было. В иске к новому собственнику было отказано.

Истец подал апелляционную жалобу. Суд апелляционной инстанции отклонил жалобу.

## Выводы

Таким образом, за период с апреля по декабрь 2024 года арбитражными судами было рассмотрено 506 «морских» дел, среди которых 379 — по вопросам частного права и 127 — публичного. Распределение дел по категориям в целом является схожим с предыдущими периодами. Большинство дел в области частного права связано с взысканием платы по различным морским договорам. В рамках публичного права основной категорией остаются дела о незаконном пересечении границы и о взыскании ущерба водным объектам. ■

## II. REVIEW OF RUSSIAN CASE LAW

### 2.1. Statistics and Overview

#### 2<sup>nd</sup>, 3<sup>rd</sup>, 4<sup>th</sup> Q 2024\*

The following statistics cover the period from April to December 2024. Traditionally, we publish statistics on maritime disputes handled by commercial courts.

The Centre for Maritime Law at the National University of Singapore, in collaboration with the Comité Maritime International, maintains a database of court cases from various jurisdictions involving the interpretation of international maritime conventions. Recently, Russian cases have been added to this database. The database is available exclusively in English. Summaries of Russian case can be accessed at: <https://cmlcmidatabase.org/browse-by-jurisdiction>. To view these cases, select "Russia" from the jurisdiction list.

For the period under review, summaries of judgments in cases Nos. A51-7593/2023, A32-54717/2022, A40-211678/2023, A43-3510/2023, A51-1300/2024, A56-33233/2024, A32-25918/2024, A32-35114/2024, A51-7593/2023, A56-13164/2024, A51-1870/2023 have been entered into the database. Most of these cases address the interpretation of the Hague-Visby Rules and issues related to the arrest of ships.

#### Cases before District Commercial Courts (Cassation Instance)

During the period under review, the District Commercial Courts considered a total of 93 maritime cases, of which 23 involved public law matters and 70 concerned private law disputes. Most public law cases related to administrative liability for viola-

tions of border crossing regulations. In the private law sphere, the majority of disputes involved typical maritime remedies, such as demurrage, claims for payment under maritime agency agreements, time charters, and contracts for the carriage of goods. Several cases also involved claims for insurance compensation under both Hull and Machinery (H&M) and Protection and Indemnity (P&I) policies.

One of the more notable cases is No. A32-54717/2022, which concerned damage to cargo during carriage. The Commercial Court of the North Caucasus District examined several key issues: the determination of the cause of damage, the sufficiency of evidence to establish that the damage occurred during transportation, and the role of surveyors in identifying the cause. The central question in the case was whether the cargo was damaged during the period of carriage as defined by the Hague-Visby Rules.

Case No. A32-51201/2023 is particularly noteworthy. The Commercial Court of the North Caucasus District considered whether state authorities are obliged to remove a wreck when there is a risk of pollution and no other responsible party, such as the property owner, can be identified. The vessel had remained in the waters of the Port of Novorossiysk since 2013. The court ultimately ordered the state authorities of Krasnodar Region to remove the wreck in 2025.

In case No. A56-26924/2023, the Commercial Court of the North-Western District examined the definition of the term "tug" and the distinguishing features of a towing agreement as opposed to vessel charter.

\* The editor is Bulat Karimov, LLM, Research Associate at the Centre for Maritime Law, National University of Singapore, and head of Young RUMLA. The following individuals participated in the drafting: Stepan Melnik, Valeria Pavlova (NAVICUS.LAW), Alexandra Simonova, and Anna Obodova.

District Commercial Court	Case Categories
Commercial Court of the Volga-Vyatsky District	Total: 3 cases <ul style="list-style-type: none"> <li>- Recovery of insurance compensation under a liability insurance policy</li> <li>- Recovery of demurrage</li> <li>- Recovery under a contract of carriage of goods by sea</li> </ul>
Commercial Court of the Urals District	Total: 1 case <ul style="list-style-type: none"> <li>- Recovery under a freight forwarding contract</li> </ul>
Commercial Court of the Far Eastern District	Total: 28 cases <ul style="list-style-type: none"> <li>- Recovery under time charter agreements (2)</li> <li>- Recovery under contracts of carriage of goods by sea (3)</li> <li>- Challenges to administrative liability for violation of border crossing rules (15)</li> <li>- Challenge to a transaction involving the transfer of ships for lease (insolvency dispute)</li> <li>- Recovery of insurance compensation under ship insurance contracts (2)</li> <li>- Recovery of demurrage</li> <li>- Recovery of expenses related to vessel lease termination</li> <li>- Recovery under maritime agency agreements (2)</li> <li>- Recovery for damage caused to a water body</li> </ul>
Commercial Court of the Moscow District	Total: 23 cases <ul style="list-style-type: none"> <li>- Recovery under freight forwarding contracts (6)</li> <li>- Recovery of demurrage (3)</li> <li>- Recovery under contracts of carriage of goods by sea (7)</li> <li>- Recovery under a shipbuilding contract</li> <li>- Recovery under a time charter</li> <li>- Recovery under a bareboat charter</li> <li>- Compensation for collision damage</li> <li>- Recovery of insurance compensation (2)</li> <li>- Recovery for damage caused to a water body</li> </ul>
Commercial Court of the North-Western District	Total: 18 cases <ul style="list-style-type: none"> <li>- Recovery of losses related to vessel purchase and storage</li> <li>- Challenge to the Rosprirodnadzor's order</li> <li>- Recovery under freight forwarding contract (2)</li> <li>- Recovery of demurrage (4)</li> <li>- Recovery of insurance compensation under a hull and machinery (H&amp;M) insurance contract</li> <li>- Ship arrest (2)</li> <li>- Recovery under a bareboat charter</li> <li>- Challenge to the harbour master's order refusing to register the transfer of vessel ownership</li> <li>- Recovery under maritime agency agreements (2)</li> <li>- Challenge to Rostransnadzor's sea accident investigation report</li> <li>- Recovery under a contract of carriage of goods by sea</li> <li>- Challenge to the refusal to issue a ship's sanitary cargo certificate</li> </ul>
Commercial Court of the North Caucasus District	Total: 13 cases <ul style="list-style-type: none"> <li>- Recovery under a small vessel lease agreement</li> <li>- Declaration of a charter as void</li> <li>- Recovery under a time charter</li> <li>- Recovery under a freight forwarding contract</li> <li>- Challenge to administrative liability for violation of technical regulations</li> <li>- Recovery for damage caused to a water body by a wreck</li> <li>- Challenge to administrative liability for violation of border crossing rules</li> <li>- Recovery of demurrage (3)</li> <li>- Challenge to the transfer of a ship</li> <li>- Recovery under a hydrographic survey contract</li> <li>- Recovery for damage caused to cargo</li> </ul>
Commercial Court of the Volga District	Total: 4 cases <ul style="list-style-type: none"> <li>- Recovery for damage caused to a water body by a wreck</li> <li>- Recovery under contracts of carriage of goods by sea (2)</li> <li>- Recovery under a freight forwarding contract</li> </ul>

District Commercial Court	Case Categories
Commercial Court of the Central District	Total: 3 cases <ul style="list-style-type: none"> <li>- Recovery for damage caused by unlawful actions related to the disposal of the shipowner’s property</li> <li>- Recovery under a time charter</li> <li>- Claim to compel the conclusion of a ship sale agreement</li> </ul>

This distinction is crucial for determining which legal rules apply to the relevant contractual relationship.

In case No. A05-1843/2023, the Commercial Court of the North-Western District held that sanctions imposed on a party, which prevent payment to or receipt of funds from a counterparty, cannot be considered a valid reason for non-fulfilment of a monetary obligation. The court emphasized that such circumstances are not unavoidable and do not exempt the debtor from liability.

In case No. A37-3040/2022, the Commercial Court of the Far Eastern District awarded future damages in a claim brought by a carrier against a terminal. The cargo had been damaged during unloading at the destination port, and the court found the terminal responsible for the damage. The case involved a complex chain of contracts, beginning with a claim by the cargo insurer

against the initial freight forwarder. The third freight forwarder subsequently brought a claim against the actual carrier, seeking compensation for losses arising from a breach of the carriage contract, corresponding to the amount of the forwarder’s liability to its counterparty. The carrier then filed a claim against the terminal for the amount of its anticipated liability to the freight forwarder. Courts at all three instances upheld the claim.

### Cases before the Commercial Courts of Appeal

During the period under review, the commercial courts of appeal considered a total of 148 cases, of which 38 involved public law issues and 110 related to private law. As in previous periods,

Court of Appeal (CCA)	Case Categories
1 <sup>st</sup> Commercial Court of Appeal (CCA)	Total: 4 cases <ul style="list-style-type: none"> <li>- Recovery under a sub-charter</li> <li>- Recovery under a freight forwarding contract</li> <li>- Recovery of demurrage (2)</li> </ul>
3 <sup>rd</sup> Commercial Court of Appeal (CCA)	Total: 2 cases <ul style="list-style-type: none"> <li>- Recovery under a maritime agency agreement</li> <li>- Recovery under a time charter</li> </ul>
5 <sup>th</sup> Commercial Court of Appeal (CCA)	Total: 54 cases <ul style="list-style-type: none"> <li>- Recovery under time charter agreements (4)</li> <li>- Recovery under contracts for the carriage of cargo by sea (4)</li> <li>- Recovery under a contract for the supply and installation of equipment on a ship</li> <li>- Recovery under a maritime agency (intermediary) agreement</li> <li>- Challenges to administrative liability for violation of border crossing rules (26)</li> <li>- Recovery of demurrage(2)</li> <li>- Challenge to administrative liability for illegal transportation of goods through the customs border</li> <li>- Penalty for unauthorized parking of a ship at the berth</li> <li>- Payment for cargo storage (2)</li> <li>- Recovery under freight forwarding contracts (2)</li> <li>- Recovery under a bareboat charter</li> <li>- Recovery for damage caused to a water body (2)</li> <li>- Recovery of insurance compensation under a ship insurance policy (2)</li> <li>- Recovery for damage caused to aquatic biological resources</li> <li>- Obligation to remove a ship from the berth</li> <li>- Obligation to conduct an investigation into a maritime accident</li> <li>- Recovery under a maritime agency agreement</li> <li>- Recovery under an icebreaking contract</li> </ul>

Court of Appeal (CCA)	Case Categories
6 <sup>th</sup> Commercial Court of Appeal (CCA)	Total: 3 cases – Recovery for damage caused to a water body – Recovery of demurrage – Recovery under a freight forwarding contract
7 <sup>th</sup> Commercial Court of Appeal (CCA)	Total: 1 case – Establishing the fact of vessel ownership
9 <sup>th</sup> Commercial Court of Appeal (CCA)	Total: 23 cases – Recovery under contracts for the carriage of cargo by sea (6) – Recovery of insurance compensation under a ship insurance policy (3) – Recovery under time charters (2) – Recovery under a multimodal (mixed) transportation contract – Recovery under an icebreaking contract – Compensation for collision damage – Recovery under a towing agreement – Recovery under freight forwarding contracts (6) – Recovery of damages for berth damage – Recovery of demurrage
10 <sup>th</sup> Commercial Court of Appeal (CCA)	Total: 1 case – Recovery for damage caused to a water body by a sunken vessel
11 <sup>th</sup> Commercial Court of Appeal (CCA)	Total: 2 cases – Recovery under a time charter – Recovery under a contract for the carriage of goods by sea
12 <sup>th</sup> Commercial Court of Appeal (CCA)	Total: 2 cases – Recovery under a freight forwarding contract – Recovery for damage caused to a water body by a sunken vessel
13 <sup>th</sup> Commercial Court of Appeal (CCA)	Total: 23 cases – Recovery under time charters (5) – Recovery under a contract for the carriage of cargo by sea – Recovery under freight forwarding contracts (4) – Recovery of demurrage (2) – Recovery under a maritime agency agreement – Claim for salvage reward – Recovery of insurance compensation under a ship insurance policy – Recovery under a ship sale agreement – Challenge to Rostekhnadzor’s order – Challenge to the harbour master’s order refusing to register the transfer of vessel ownership – Recovery of disbursement expenses
14 <sup>th</sup> Commercial Court of Appeal (CCA)	Total: 8 cases – Recovery under a contract for the carriage of goods by sea – Recovery under a time charter – Compensation for collision damage – Recovery under a towing agreement – Recovery on demurrage – Recovery of insurance compensation under a cargo insurance policy – Challenges to administrative liability for violation of border crossing rules (2)
15 <sup>th</sup> Commercial Court of Appeal (CCA)	Total: 22 cases – Recovery under a contract for the carriage of goods by sea – Recovery of demurrage (4) – Recovery of disbursement expenses (3) – Recovery under time charters (7) – Compensation for collision damage – Recovery under freight forwarding contracts (4) – Recovery under a supply contract – Recognition of ship ownership

most public law cases concerned liability for violations of border crossing regulations. Additionally, there were disputes over recovery of damages caused to water bodies by pollution from sunken property, as well as challenges to the refusal to register changes in ship ownership. In the private law sphere, the majority of cases traditionally involved remedies under various contracts, such as time and bareboat charters, and contracts for the carriage of goods by sea. A significant number of disputes also concerned the recovery of demurrage.

One noteworthy decision is the judgment of the Fifth Commercial Court of Appeal in case No. A51-5355/2019, dated 13 June 2024. The court recognized that the arrest of the vessel was the cause of the claimant's losses. While these losses were linked not only to the shipowner's violations but also to the actions of the creditor who had applied for the vessel's arrest, the court reasonably assigned all adverse consequences arising from the arrest to the defendant, rather than to the party who had exercised a legitimate legal remedy.

In case No. A56-53018/2023, the Thirteenth Commercial Court of Appeal held that a voyage charter may include provisions for additional remuneration to the ship's crew for proper loading and unloading of cargo, referred to as a "bonus". The specified amounts were awarded for recovery from the shipper.

In case No. A05-6837/2023, the Fourteenth Commercial Court of Appeal considered whether a deck cargo clause in a contract of carriage remains relevant if it is not included in the bill of lading. The court correctly held that, in the absence of a corresponding clause in the bill of lading, the parties cannot rely on the provisions applicable to deck cargo. Under the Hague-Visby Rules, for cargo to be classified as deck cargo, it must not only be physically carried on deck but also explicitly stated as such in the bill of lading. Otherwise, the cargo is treated as under-deck cargo and subject to the full protections of the Hague-Visby Rules.

## Cases before the Commercial Courts of First Instance

During the period under consideration, the commercial courts of first instance heard 265 maritime cases. Of these, 199 concerned private law issues. The most common categories involved claims for recovery under contracts for the carriage of goods and for demurrage. There was also a significant number of disputes arising from collisions and ship arrests. The remaining 66 cases involved public law matters. The most frequent categories remained consistent with previous periods — violations related to illegal border crossings and claims for damages caused to water bodies.

Case No. A51-2306/2024 is a particularly interesting one, in which the Commercial Court of Primorskiy Krai considered what qualifies as a "wreck" and who bears responsibility for its removal and for compensating any resulting damage — especially when the vessel was purchased after it had run aground. In this instance, the court found that the vessel had been refloated and towed to the port, and that no damage had been caused to water bodies. As a result, the claim against the new owner was dismissed. The claimant appealed the decision, but the appeal was also dismissed.

## Conclusions

From April to December 2024, the commercial courts considered a total of 506 maritime cases, 379 of which concerned private law disputes, and 127 involved public law matters. The distribution of cases by category remained broadly consistent with previous periods. Most private law cases dealt with liability arising under various maritime contracts. In the public law domain, the predominant categories were violations related to illegal border crossings and claim for damages caused to water bodies. ■

## 2.2. Статистика и общий обзор за 1-й кв 2025\*

В дополнение к статистике за период со второго по четвертый квартал 2024 года мы также представляем статистику за первый квартал 2025 года. Как и в прошлые периоды, рассматриваются «морские» дела, связанные с торговым мореплаванием.

### Дела в арбитражных судах округов (кассационная инстанция)

В исследуемый период судами кассационной инстанции было рассмотрено 17 «морских» дел, из которых 2 относятся к категории публично-правовых споров, 15 — к категории частноправовых. В сфере частного права бóльшая часть

споров касалась типично морских взысканий: платы по договорам транспортно-экспедиционных услуг и тайм-чартера.

Одно из интересных дел — № А56-68487/2023 — посвящено вопросу объема ответственности перевозчика по договору, заключенному путем принятия публичной оферты. В коносаменте, размещенном на сайте перевозчика, было предусмотрено право перевозчика перенести дату ухода судна без уведомления клиента. Суд кассационной инстанции оставил в силе решения нижестоящих инстанций и отказал грузовладельцу в возмещении убытков в виде расходов на хранение контейнеров, отрицая доводы о противоправности действий перевозчика.

Арбитражный суд округа	Категории дел
АС Уральского округа	Всего 1 дело: – о взыскании по договору морской перевозки груза.
АС Дальневосточного округа	Всего 3 дела: – о взыскании по договору морского агентирования; – о взыскании по договору тайм-чартера; – об оспаривании решения об увеличении таможенной стоимости товара.
АС Московского округа	Всего 4 дела: – о взыскании по договору транспортно-экспедиционных услуг (2); – о взыскании по договору поставки маломерного судна; – о взыскании за вред, причиненный водному объекту.
АС Северо-Западного округа	Всего 3 дела: – о взыскании по договору морской перевозки груза (2); – о взыскании расходов за хранение груза.
АС Северо-Кавказского округа	Всего 2 дела: – о взыскании по договору тайм-чартера; – о взыскании по договору транспортно-экспедиционных услуг.
АС Поволжского округа	Всего 1 дело: – о взыскании по договору тайм-чартера.
АС Центрального округа	Всего 2 дела: – о взыскании по договору бербоут-чартера; – о замене предварительных обеспечительных мер.
АС Западно-Сибирского округа	Всего 1 дело: – о взыскании по договору морской перевозки груза.

\* Булат Каримов (редактор), LLM, научный сотрудник Центра морского права, Национальный университет Сингапура; глава Молодежного комитета RUMLA. Обзор подготовила Валерия Павлова (NAVICUS.LAW).

В деле № А56-31526/2023 суд кассационной инстанции рассматривал вопрос компетенции российских судов рассматривать споры в случае наличия арбитражной или юрисдикционной оговорки в договоре. Это очередное дело, в котором было дано толкование положения ст. 248.1 АПК РФ в контексте договоров перевозки груза и транспортной экспедиции.

### Дела в арбитражных апелляционных судах

За рассматриваемый период в арбитражных апелляционных судах было рассмотрено 37 дел, из которых 6 дел посвящены вопросам

публичного права и 31 — частного права. Большинство публично-правовых споров посвящено оспариванию привлечения к административной ответственности за нарушение правил пересечения государственной границы. В сфере частного права большинство дел традиционно касалось взысканий по различным договорам: тайм- и бербоут-чартера, морской перевозки груза. Немалая часть споров была посвящена взысканиям по договору транспортно-экспедиционных услуг.

Представляется интересным Постановление Шестого арбитражного апелляционного суда по делу № А80-490/2023. В рамках указанного спора суд дал оценку исполнению договора

Апелляционный суд	Категории дел
1-й ААС	Всего 1 дело: – о взыскании демереджа.
2-й ААС	Всего 1 дело: – о взыскании демереджа.
5-й ААС	Всего 8 дел: – о взыскании по договору тайм-чартера; – о взыскании по договору морской перевозки груза; – о предварительных обеспечительных мерах (отказ в аресте); – о взыскании по договору перегрузки и хранения груза; – об оспаривании привлечения к административной ответственности за нарушение правил пересечения государственной границы; – о классификации судна; – об оспаривании привлечения к административной ответственности за нарушение требований транспортной безопасности; – о взыскании за хранение груза.
6-й ААС	Всего 4 дела: – о взыскании демереджа; – о взыскании по договору аренды маломерного судна (тайм-чартера); – о взыскании по договору поставки; – о взыскании по договору транспортно-экспедиционных услуг.
9-й ААС	Всего 6 дел: – о взыскании по договору морской перевозки груза (3); – о взыскании по договору транспортно-экспедиционных услуг; – о взыскании демереджа; – об оспаривании решения об увеличении таможенной стоимости товара.
11-й ААС	Всего 1 дело: – о взыскании за задержку возврата судна из чужого пользования.
12-й ААС	Всего 2 дела: – о взыскании по договору тайм-чартера; – о взыскании по договору морской перевозки груза.
13-й ААС	Всего 5 дел: – о взыскании по договору морской перевозки груза; – о взыскании по договору транспортно-экспедиционных услуг; – о понуждении к исправлению ошибки в судовом реестре; – о взыскании за эвакуацию больного с судна; – об оспаривании решения о внесении изменений в таможенную декларацию.

Апелляционный суд	Категории дел
14-й ААС	Всего 2 дела: <ul style="list-style-type: none"> <li>– о взыскании по договору морской перевозки груза;</li> <li>– об оспаривании привлечения к административной ответственности за нарушение правил пересечения государственной границы.</li> </ul>
15-й ААС	Всего 4 дела: <ul style="list-style-type: none"> <li>– о взыскании по договору морского агентирования;</li> <li>– о взыскании по договору тайм-чартера;</li> <li>– о взыскании вознаграждения за спасение;</li> <li>– о взыскании платы за пользование причалом.</li> </ul>
17-й ААС	Всего 1 дело: <ul style="list-style-type: none"> <li>– о взыскании по договору морской перевозки груза.</li> </ul>
18-й ААС	Всего 1 дело: <ul style="list-style-type: none"> <li>– о разграничении договоров перевозки груза, фрахтования судна и аренды транспортного средства.</li> </ul>

поставки нефтепродуктов в условиях арктической ледовой обстановки. Суд отметил, что ледовая обстановка является прогнозируемым явлением, и указал на обязанность профессионального участника рынка учитывать риски, возникающие в условиях Крайнего Севера. Также отклонены доводы о смешанном характере договора и возможности применения норм о морской перевозке, так как судовладелец перевозил свой товар для передачи покупателю, при этом не был ограничен в выборе транспортного средства.

### Дела в арбитражных судах субъектов (первая инстанция)

За указанный период арбитражными судами первой инстанции было рассмотрено 74 «морских» дела. Из них большинство, 48 дел, было посвящено вопросам частного права — наиболее популярной категорией дел оказались споры о взыскании по договорам перевозки груза.

Заметны были и споры из договоров фрахтования судна, а также споры по договору транспортно-экспедиционных услуг. В рамках публичного права — 26 дел — самые популярные категории следующие: незаконное пересечение границы и оспаривание привлечения к административной ответственности за нарушение требований транспортной безопасности.

### Выводы

Таким образом, за период с января по март 2025 года арбитражными судами было рассмотрено 128 «морских» дел, среди которых 100 — по вопросам частного права и 28 — публичного права. Распределение дел по категориям в целом является схожим с предыдущими периодами. Большинство дел в области частного права связаны с взысканием платы по различным морским договорам. В рамках публичного права основной категорией остаются дела о незаконном пересечении границы. ■

## 2.2. Statistics and Overview

### 1<sup>st</sup> Q 2025\*

In addition to the statistics for the period from the second to the fourth quarters of 2024, we are also publishing the data for the first quarter of 2025. As in previous periods, the statistics cover maritime cases related to merchant shipping.

#### Cases before Commercial Courts of Cassation

One interesting case, No. A56-68487/2023, addresses the scope of a carrier’s liability under a contract formed by acceptance of a public offer. The bill of lading, published on the carrier’s website, granted the carrier the right to postpone the

vessel’s departure without notifying the customer. The court of cassation upheld the decisions of the lower courts and dismissed the cargo owner’s claim for compensation of container storage costs, rejecting the argument that the carrier’s actions were unlawful.

In case No. A56-31526/2023, the court of cassation considered whether Russian courts have jurisdiction to hear disputes involving contracts that contain an arbitration or jurisdiction clause. This case is another example of how Article 248.1 of the Commercial Procedure Code of the Russian Federation is being interpreted in the context of carriage of goods and freight forwarding relationships.

District Commercial Court	Case Categories
Commercial Court of the Urals District	Total: 1 case – Recovery under a contract for the carriage of goods by sea
Commercial Court of the Far Eastern District	Total: 3 cases – Recovery under a maritime agency agreement – Recovery under a time charter agreement – Challenge to a decision increasing the customs value of goods
Commercial Court of the Moscow District	Total: 4 cases – Recovery under freight-forwarding contracts (2) – Recovery under a contract for the purchase of a small-sized vessel – Recovery for damage caused to a water body
Commercial Court of the North-Western District	Total: 3 cases – Recovery under contracts for the carriage of goods by sea (2) – Recovery of expenses for cargo storage
Commercial Court of the North Caucasus District	Total: 2 cases – Recovery under a time charter agreement – Recovery under a freight forwarding contract
Commercial Court of the Volga District	Total: 1 case – Recovery under a time charter agreement
Commercial Court of the Central District	Total: 2 cases – Recovery under a bareboat charter agreement – Application of preliminary security measures
Commercial Court of the West Siberian District	Total: 1 case – Recovery under a contract for the carriage of goods by sea

\* Bulat Karimov (ed), *LLM*, Research Associate, Centre for Maritime Law, National University of Singapore, Head of Young RUMLA. Valeria Pavlova (NAVICUS.LAW) prepared the review.

## Cases before the Commercial Courts of Appeal

During the period under analysis, the commercial courts of appeal heard 37 cases, 6 of which involved public law issues and 31 concerned private

law matters. The majority of public law cases focused on challenging liability for violation of border crossing rules. In private law, most cases traditionally involved penalties under various contracts, including time and bareboat charters, as well as contracts for the carriage of goods by sea. A significant

Court of Appeal (CCA)	Case Categories
1 <sup>st</sup> Commercial Court of Appeal (CCA)	Total: 1 case – Recovery of demurrage
2 <sup>nd</sup> Commercial Court of Appeal (CCA)	Total: 1 case – Recovery of demurrage
5 <sup>th</sup> Commercial Court of Appeal (CCA)	Total: 8 cases – Recovery under a time charter agreement – Recovery under a contract for the carriage of goods by sea – Preliminary security measures (arrest dismissal) – Recovery under a contract for transshipment and storage of cargo – Challenge to liability for violation of border crossing rules – Ship classification – Challenge to liability for violation of transport security requirements – Recovery for cargo storage
6 <sup>th</sup> Commercial Court of Appeal (CCA)	Total: 4 cases – Recovery of demurrage – Recovery under a contract for lease of a small-sized vessel (time charter) – Recovery under a supply contract – Recovery under a freight forwarding contract
9 <sup>th</sup> Commercial Court of Appeal (CCA)	Total: 6 cases – Recovery under a contract for the carriage of goods by sea (3) – Recovery under a freight forwarding agreement – Recovery of demurrage – Challenge to a decision increasing the customs value of goods
11 <sup>th</sup> Commercial Court of Appeal (CCA)	Total: 1 case – Recovery for delay in returning a ship
12 <sup>th</sup> Commercial Court of Appeal (CCA)	Total: 2 cases – Recovery under a time charter agreement – Recovery under a contract for the carriage of goods by sea
13 <sup>th</sup> Commercial Court of Appeal (CCA)	Total: 5 cases – Recovery under a contract for the carriage of goods by sea – Recovery under a freight forwarding contract – Correction of an error in the ship register – Recovery for the evacuation of a sick crew member from a ship – Challenge to a decision to amend a customs declaration
14 <sup>th</sup> Commercial Court of Appeal (CCA)	Total: 2 cases – Recovery under a contract for the carriage of goods by sea – Challenge to liability for violation of border crossing rules
15 <sup>th</sup> Commercial Court of Appeal (CCA)	Total: 4 cases – Recovery under a maritime agency agreement – Recovery under a time charter agreement – Recovery of a salvage reward – Recovery of mooring costs
17 <sup>th</sup> Commercial Court of Appeal (CCA)	Total: 1 case – Recovery under a contract for the carriage of goods by sea

Court of Appeal (CCA)	Case Categories
18 <sup>th</sup> Commercial Court of Appeal (CCA)	Total: 1 case – Distinction between a contract of carriage of goods, charter, and leasing a vehicle

portion of the disputes also concerned recoveries under freight forwarding contracts.

An interesting judgment from the Sixth Commercial Court of Appeal in case No. A80-490/2023 addresses the performance of a contract for the supply of petroleum products in Arctic ice conditions. The court emphasized that ice conditions are a foreseeable phenomenon and highlighted the obligation of a professional market participant to account for the risks associated with operating in the Arctic. The court also rejected the argument that the rules governing the carriage of goods should apply to this contract. This conclusion was based on the fact that the shipowner was transporting goods to the buyer and was not restricted in the choice of transport means.

### Cases in the Commercial Courts of First Instance

During this period, the commercial courts of first instance heard 74 maritime cases. Of these,

the majority — 48 cases — concerned private law issues, with the most common category being disputes over recovery under contracts for the carriage of goods. A notable number of disputes also arose from ship charters and freight forwarding contracts. In public law, 26 cases were heard, with the predominant categories being illegal border crossings and challenges to administrative liability for violations of transport safety requirements.

### Conclusions

Between January and March 2025, commercial courts heard a total of 128 maritime cases, 100 of which were private law cases and 28 were public law cases. The distribution of cases by category remained consistent with previous periods. The majority of private law disputes involved payment recovery under various maritime contracts. In public law, cases related to illegal border crossings continued to be the most prevalent category. ■

## III. СТАТЬИ



**Евгения Шихолева,**

магистр Российской школы частного права при Исследовательском центре частного права имени С.С. Алексеева при Президенте РФ, г. Москва

# Общая авария: развитие института и его признаки

*В статье проводится исследование института общей аварии с акцентом на развитие понятия и ключевые признаки. Автор рассматривает исторические этапы формирования этого института и современный подход к его применению.*

На сегодняшний день морские перевозки составляют более 80% мирового грузооборота<sup>1</sup>. Несмотря на развитие технологий, эта сфера все еще сопряжена с многочисленными рисками, такими как посадки на мель, столкновения, а также пиратство. Именно поэтому морское право нуждается в институтах, направленных на снижение и распределение рисков, связанных с чрезвычайными ситуациями на море. Одним из таких институтов является общая авария, цель которой — справедливое распределение рисков между участниками морского предприятия<sup>2</sup>.

Общая авария — это институт, знакомый многим право порядкам, который не теряет своей актуальности и сегодня. Данный институт охватывает широкое разнообразие ситуаций на море. Наиболее иллюстративным примером общей аварии является случай выброса груза

с судна при посадке его на мель: чтобы судно завершило свой путь, капитану необходимо произвести чрезвычайные действия, пожертвовав имуществом грузовладельца. В результате грузовладелец несет убытки, которые распределяются между всеми участниками морского предприятия, если были выполнены условия общей аварии. Однако общая авария не всегда связана с жертвованием чьим-либо имуществом. Так, например, под ситуации общей аварии попадают расходы, связанные со спасанием судна (ст. 291 Кодекса торгового мореплавания (далее – КТМ РФ<sup>3</sup>)), или расходы на заход судна в порт-убежище (ст. 286 КТМ РФ).

Основным международным источником регулирования общей аварии являются Йорк-Антверпенские правила. Представляя собой международные обычаи, эти правила применяются

<sup>1</sup> UNCTAD. Review of Maritime Transport // <https://unctad.org/publication/review-maritime-transport-2021>

<sup>2</sup> Comité Maritime International. CMI Guidelines relating to general average // 2<sup>nd</sup> ed. 2022. P. 2.

<sup>3</sup> Федеральный закон № 81-ФЗ от 30.04.1999 «Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации» // Российская газета. № 85-86. 01-05.05.1999.

повсеместно, поскольку их часто включают в чартеры, коносаменты и полисы морского страхования<sup>4</sup>. Йорк-Антверпенские правила пересматриваются Международным морским комитетом (далее – ММК)<sup>5</sup>, последняя редакция была утверждена на конференции в Нью-Йорке в 2016 году<sup>6</sup>.

В 2022 году на Ассамблее в Антверпене ММК принял Рекомендации (*CMI Guidelines*) об основных принципах общей аварии. В данных Рекомендациях ММК в очередной раз подчеркнул важную функцию института общей аварии в морском праве как для участников морского предпринятия, так и для страховщиков<sup>7</sup>.

Цель данной статьи — провести детальный анализ понятия общей аварии и определить ее ключевые признаки. В ходе исследования будет проанализировано развитие института общей аварии, а также разобраны ситуации, при которых она может быть объявлена.

### 1.1. Генезис понятия общей аварии

Общая авария — это один из самых древних институтов морского права<sup>8</sup>. Принято начинать рассмотрение понятия общей аварии с этимологии слова «авария», англ. *average*<sup>9</sup>.

Достоверно этимология слова «авария» в контексте общей аварии неизвестна, но есть несколько преобладающих версий. Наиболее часто встречающейся является следующая точка зрения: данное слово произошло от итальянского *avere* или *averia*, что переводилось как «иметь в собственности»<sup>10</sup>. В дальнейшем это понятие стало обозначать расходы или убытки<sup>11</sup>. Также

термин *andare a varea* использовался в Адриатическом море в значении «платить взнос», то есть для обозначения взноса или вклада<sup>12</sup>. Так, например, в Статуте Анконы 1397 года слово *varea* обозначает вклад<sup>13</sup>.

Менее распространенной является версия, согласно которой слово произошло от арабского *awār* — «ущерб», впоследствии трансформировавшегося в *awārīa*, что могло обозначать поврежденные товары<sup>14</sup>. Предположительно, именно арабское происхождение слова «авария» было принято советскими авторами<sup>15</sup>.

Две приведенные выше позиции помогают сделать вывод о том, что «авария» в рассматриваемом контексте имеет самостоятельное происхождение, отличается от слова «авария» в привычном нам понимании и используется для того, чтобы обозначить общее имущество (вклад) или убытки от потери такого имущества.

Далее в работе дано описание развития института общей аварии, которое условно будет разделено на три части: (1) зарождение института и Средневековье; (2) развитие института в английской правовой системе и (3) унификация в Йорк-Антверпенских правилах.

#### Зарождение института и его развитие до XVII века

Институт общей аварии зародился более 3–4 тысяч лет назад. Первое письменное упоминание об общей аварии датировано еще VI веком<sup>16</sup>. Речь идет о Дигестах Юстиниана, в которых содержится следующее положение:

<sup>4</sup> UNCTAD Secretariat. Report on General average. A preliminary review. 1991. P. 5 // [https://unctad.org/system/files/official-document/c4is158\\_en.pdf](https://unctad.org/system/files/official-document/c4is158_en.pdf); Касаткина А.С. Эволюция Йорк-Антверпенских правил об общей аварии как источника международного частного морского права // <https://pravo.hse.ru/data/2015/05/17/1098437630/Касаткина%20А.С.%20-%20доклад.pdf>

<sup>5</sup> Comité Maritime International. York-Antwerp Rules (YAR) versions // <https://comitemaritime.org/work/york-antwerp-rules-yar/>

<sup>6</sup> Ibid.

<sup>7</sup> Comité Maritime International. 2022. Op. cit. P. 5.

<sup>8</sup> Baatz Y. Maritime Law // 3<sup>rd</sup> ed. Informa Law from Routledge, Abingdon, New York, 2014. P. 246.

<sup>9</sup> Аналогом термина «общая авария» в английском языке является термин *general average*; Udo J., Nwachukwu O.C., Chukwunonso Aloataka P. Legal Evaluation of the Doctrine of General Average Loss: the Purpose in Modern Day Maritime Transaction // Journal Office: Jurnal Pemikiran Ilmiah dan Pendidikan Administrasi Perkantoran, Vol. 7, 2021. P. 112.

<sup>10</sup> Lowndes R., Rudolf G. The Law of General Average and the York-Antwerp Rules / ed. By Cornah R., Reeder. Jh. UK: Sweet & Maxwell Ltd, 2013. P. 6.

<sup>11</sup> Musolino P. A relic of the past or still an important instrument? A brief review of General Average in the 21<sup>st</sup> Century // Il Diritto Marittimo — Quaderni I — New challenges in Maritime Law: de lege lata et de lege ferenda. 2015. P.5.

<sup>12</sup> Ibid.

<sup>13</sup> Lowndes R., Rudolf G. Op. cit. P. 6.

<sup>14</sup> Addobati A. Principles and Developments of General Average: Statutory and Contractual Loss Allowances from the Lex Rhodia to the Early Modern Mediterranean // General Average and Risk Management in Medieval and Early Modern Maritime Business. P. 146.

<sup>15</sup> Яркин П.И. Общая авария: Учеб. пособия / П.И. Яркин; Всесоюз. ин-т повышения квалификации руководящих работников и специалистов рыб. пром-сти и хоз-ва. – Калининград: ВИПК Минрыбхоза СССР, 1991. С. 11.

<sup>16</sup> Hudson N.G., Harvey M.D. The York-Antwerp Rules: The Principles and Practice of General Average Adjustment / Informa Law from Routledge. 4d ed. Abingdon, New York, 2018. P. 4.

«Родосский закон постановляет, что, если для облегчения корабля товар выбрасывается за борт, то, что было отдано за всех, должно быть заменено вкладом всех»<sup>17</sup>.

Существует версия о том, что морской закон, на котором основывается приведенное выше положение, мог существовать еще в IX веке до нашей эры: в Новом Завете описано, как корабль, на котором в Рим путешествовал святой Павел в качестве пленника, потерпел крушение у берегов Мальты. В Деяниях святых апостолов говорится, что хозяин корабля, посоветовавшись с купцами, приказал выбросить все снасти с палубы, хотя в итоге это все равно не помогло спасти судно<sup>18</sup>.

Сама идея коллективного распределения ущерба, которая описана в Дигестах Юстиниана, встречалась не только в сфере морского права и, возможно, использовалась еще раньше. Институты, похожие на общую аварию, практиковались в 3000 году до нашей эры китайскими купцами. Или, например, ущерб, нанесенный разбойниками пустыни караванной торговле, распределялся поровну между всеми купцами в соответствии с Законами Хаммурапи около 1760 года до нашей эры<sup>19</sup>. Однако в дальнейшем институт общей аварии развивался и применялся исключительно в области морского права<sup>20</sup>.

Стоит отметить, что в Дигестах Юстиниана сформулирован не абстрактный принцип, а описана конкретная ситуация выбрасывания груза за борт и ее последствия. Однако считается, что это положение применялось широко и было иллюстрацией общего принципа, применимого ко всем случаям добровольных расходов, понесенных ради общего блага<sup>21</sup>.

Из указанной выше формулировки можно сделать вывод, что существовало правило, согласно которому несколько лиц вносят свой вклад для того, чтобы возместить потери, ко-

торые были понесены для достижения общей цели. При этом говорится, что правило было универсальным и применялось вне зависимости от страны мореплавателей<sup>22</sup>.

В основе определения, описанного в Дигестах Юстиниана, лежит принцип справедливости и идея коллективного распределения ущерба. Но какой природы был данный институт на тот момент? Предположительно, обязательство из общей аварии возникало из договора *locatio conductio*<sup>23</sup>. Это следует из того, что в Дигестах указанная норма содержится в разделах, посвященных договорам между грузоотправителями и купцами, таким как *locatio conductio* и *receptum nautarum*<sup>24</sup>. Само требование о компенсации могло быть предъявлено капитану, он же впоследствии должен был обратиться в суд с иском против других участников морского предприятия<sup>25</sup>. Приписав иск *ex locato* пострадавшему участнику морского предприятия и иск *ex conducto* капитану, можно дать логическое объяснение, почему два грузоотправителя, не связанные никакими договорными отношениями, могут распределить убытки между собой<sup>26</sup>.

В дальнейшем определение, сформулированное в Дигестах Юстиниана, получило развитие в различных европейских сборниках морских законов. Олеронские свитки, которые были изданы в XII веке в Северо-Западной Европе, содержали определение, напоминающее общую аварию<sup>27</sup>. Они говорят о том, что в случае, если шторм застает корабль в море и тот не может быть спасен без выброса в море груза, то у капитана есть возможность, договорившись с остальными участниками, выбросить часть груза в целях спасения. Убытки, возникшие вследствие выброса груза, делятся между торговцами, а также распределяются на счет судна или груза по выбору капитана<sup>28</sup>.

<sup>17</sup> Dig. lib. xiv, tit. 2 fol. 1 // [https://droitromain.univ-grenoble-alpes.fr/Anglica/D14\\_Scott.htm](https://droitromain.univ-grenoble-alpes.fr/Anglica/D14_Scott.htm)

<sup>18</sup> Hudson N.G., Harvey M.D. Op. cit. P. 4.

<sup>19</sup> Addobati A. Op. cit. P. 149.

<sup>20</sup> Mukherjee P.K. Op. cit. P. 1; Parsons T.A. Treatise of the Law of the Marine Insurance and General Average. Vol. 2. Boston: Little, Brown and Company. 1868. P. 202.

<sup>21</sup> UNCTAD Secretariat. Op. cit.

<sup>22</sup> Lowndes R., Rudolf G. Op. cit. P. 1.

<sup>23</sup> Addobati A. Op. cit. P. 150.

<sup>24</sup> Harris R. General Average and All the Rest: The Law and Economics of Early Modern Maritime Risk Mitigation. 2020. P. 20 // [https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract\\_id=3739491](https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=3739491)

<sup>25</sup> Kruit J. General Average, Legal Basis and Applicable Law. The Overrated Significance of the York-Antwerp Rules / Zutphen: Paris Legal Publishers, 2017. P. 72.

<sup>26</sup> Addobati A. Op. cit. P. 150.

<sup>27</sup> Lowndes R., Rudolf G. Op. cit. P. 4.

<sup>28</sup> Lowndes R., Rudolf G. Op. cit. P. 4.

Аналогичная ситуация описана для случаев, когда для спасения морского предприятия необходимо отрубить часть судна (например, мачты)<sup>29</sup>.

Положения Олеронских свитков интересны тем, что они иллюстрируют ситуацию, когда стороны заключают договор «на месте»: в момент опасности капитан сообщает купцам об угрозе и необходимости выбросить груз, на что они должны дать свое согласие<sup>30</sup>. В современном мире такую ситуацию представить сложно: в давние времена грузовладельцы путешествовали вместе с судном и в действительности имели возможность повлиять на действия капитана<sup>31</sup>. Здесь отметим, что согласно тексту Олеронских свитков в случае, если купцы в момент опасности не будут согласны на выброс груза, но капитан посчитает такое действие необходимым в целях спасения, то он все же может по своему усмотрению принять чрезвычайные меры, что также приведет к распределению убытков между участниками<sup>32</sup>. Это условие показывает, что согласие всех участников не является необходимым. Без заключения явно выраженной сделки капитан имеет право выбросить часть груза, что и приведет к убыткам по общей аварии.

Нормы, содержащиеся в Олеронских свитках, в дальнейшем были восприняты многими европейскими законами, например Висби, Амстердама и Каталонии<sup>33</sup>.

В 1681 году был принят Ордонанс Людовика XIV, который отошел от общепринятого ранее определения общей аварии и расширил его: оно стало охватывать не только потери, которые были понесены во время нахождения судна в опасности, но и расходы, понесенные после того, как судно вышло из ситуации опасности, чтобы позволить ему успешно завершить пла-

вание<sup>34</sup>. Это определение стало использоваться в схожих формулировках практически во всех европейских странах<sup>35</sup>. Эти же положения были включены в Торговый кодекс Наполеона<sup>36</sup>.

Важно отметить, что понятие общей аварии развивалось как подвид общего понятия аварии, которая разделялась на общую и частную. Их отличие заключается в том, что убытки по общей аварии возникают в интересах всех сторон, участвующих в морском предприятии, и все стороны вносят свой вклад в их возмещение. Убытки же по частной аварии, вместо того чтобы быть покрытыми всеми заинтересованными сторонами, полностью ложатся на конкретного владельца имущества, вред которому был причинен<sup>37</sup>. Так, в Ордонансе Людовика XIV противопоставлены *avaries grosses et communes* (общая авария) и *avaries simples et particulières* (частная авария)<sup>38</sup>. Отличительным критерием для квалификации убытков в качестве общей аварии служил тот факт, что убытки были понесены ради общей безопасности<sup>39</sup>.

Первым юридическим трактатом, посвященным аварии, был *Tractatus de Avariis*, написанный зеландским юристом Квентином Вейценом. Он предложил определение общей аварии, провел различие между общей аварией и другими видами аварии<sup>40</sup>. Данное определение широко использовалось на протяжении XVII и XVIII веков в Европе<sup>41</sup>. Оно примечательно тем, что указывает на признак добровольности действия, которое в итоге привело к ущербу: «Авария — это общий вклад вещей, найденных на корабле, в возмещение ущерба, добровольно причиненного предметам, принадлежащим купцам или кораблю, с тем чтобы жизнь, корабль и остальные товары остались невредимыми»<sup>42</sup>.

<sup>29</sup> Ibid.

<sup>30</sup> Ibid. P. 9.

<sup>31</sup> Yanfeng Li. Research on standard of reasonable general average act. Research paper. China. 2016. P. 6.; UNCTAD Secretariat. Report on General average. A preliminary review. 1991. P. 35 // [https://unctad.org/system/files/official-document/c4isl58\\_en.pdf](https://unctad.org/system/files/official-document/c4isl58_en.pdf)

<sup>32</sup> Rolls of Oleron, Art. XVIII // <http://www.admiraltylawguide.com/documents/oleron.html>

<sup>33</sup> Lowndes R., Rudolf G. Op. cit. P. 4–5.

<sup>34</sup> Ukattah Ch. General Average and the York-Antwerp Rules: The historical quest for international conformity, the divisive effect of more recent amendments to the Rules and recommendations with regard to the way forward to regain more widespread acceptance of the Rules in today's global maritime industry. Thesis Presented for the Degree of Doctor of Philosophy. Capetown. 2014. P. 8–9.

<sup>35</sup> Fujimoto K. The essential of general average // The annals of Hitsosubashi Academy. 1954, Vol. 5, No.1. P. 4.; Lowndes R., Rudolf G. Op. cit. P. 8.

<sup>36</sup> Бутакова Н.А. Общая авария в морском праве // Журнал «Право и экономика», № 4. 2019. С. 1.

<sup>37</sup> Ukattah Ch. Op. cit. P. 25.

<sup>38</sup> Deroussin D. The Ordonnance sur la marine on General Average // Maritime Risk Management. Essays on the History of Marine Insurance, General Average and Sea Loan, Vol. 11, 2020. P. 141–143.

<sup>39</sup> Ibid. P. 143.

<sup>40</sup> Go S. Governance of General Average in the Netherlands in the Nineteenth Century: A Backward Development? // Maritime Risk Management. Essays on the History of Marine Insurance, General Average and Sea Loan, Vol. 11, 2020. P. 253.

<sup>41</sup> Ibid.

<sup>42</sup> Addobati A. Op. cit. P. 152.

### Развитие института в английской правовой системе

Вторую, но не менее важную линию развития понятия общей аварии можно выделить в Англии. В ней институт изначально развивался на уровне судебной практики и уже впоследствии был кодифицирован<sup>43</sup>.

Первое современное определение общей аварии было сформулировано английским судьей Лоуренс Дж. в деле *Birkley v. Presgrave (1801) 1 East 220*. Согласно данному определению все убытки, которые возникают вследствие экстраординарного спасения, или расходы, необходимые для сохранения судна либо груза, должны распределяться пропорционально между заинтересованными лицами<sup>44</sup>. Это определение в дальнейшем было взято за основу и использовалось в ряде английских дел: *Covington v. Roberts (1806) 2 B. & P.N.R. 378*; *Job v. Langton (1856) 6 E. & B. 779*; *Svendson v. Wallace (1884) 13 Q.B.D. 69*<sup>45</sup>.

Изначально общую аварию в английской судебной практике описывали как обязательство, которое основано на принципе дистрибутивной справедливости: если действия были предприняты ради общей безопасности, то несправедливо будет нести убытки только одному лицу<sup>46</sup>.

Определение, сформулированное в деле *Birkley v. Presgrave (1801) 1 East 220* после ряда споров, касающихся ситуации общей аварии, было закреплено в английском Законе о морском страховании 1906 года и звучало следующим образом:

1) Убыток по общей аварии — это убыток, вызванный или непосредственно вытекающий из общей аварии. Он включает в себя расход по общей аварии, а также жертвы, принесенные в целях общей аварии.

2) Общая авария возникает тогда, когда любая чрезвычайная жертва или расходы добровольно и разумно понесены во время опасности с целью

сохранения имущества, подвергнувшегося опасности в ходе общего предприятия<sup>47</sup>.

Исследователи пишут, что идея общей аварии как правовой нормы соответствует идее справедливости, то есть делает обязательным то, что было бы справедливой сделкой, если бы стороны ее осуществили<sup>48</sup>. Ее смысл заключается в том, что морское предприятие — это всегда очень рискованная деятельность. В сохранении целостности и завершении морского предприятия заинтересовано несколько лиц. В связи с этим взнос на возмещение определенного ущерба, который понесен одним лицом, разумно распределить между всеми заинтересованными лицами, чтобы снизить общие убытки.

В деле *Montgomery v. Indemnity Mutual Marine Insurance Co [1902] 1 K.B. 734* судья апелляционной инстанции указывал, что цель морского права состоит в том, чтобы предоставить капитану судна абсолютную свободу приносить любые жертвы, которые он сочтет наилучшими для предотвращения морских опасностей, без какого-либо отношения к тому, в чьей собственности находится имущество, которым он жертвует<sup>49</sup>. Таким образом, общая авария также позволяет облегчить ситуацию для капитана судна: он не должен анализировать, чьим имуществом будет жертвовать, чтобы спасти судно, так как убытки будут распределены между всеми заинтересованными в морском предприятии лицами.

Кроме того, общая авария позволяет распределить риск между разными грузовладельцами. Например, груз одного грузоотправителя был размещен на верхней палубе согласно правилам погрузки, в связи с чем его быстрее и удобнее всего сбросить с судна для спасения морского предприятия. Общая авария в такой ситуации позволяет согласовать интересы грузовладельцев, чтобы для них не имело значение, чьим грузом пожертвуют для спасения судна<sup>50</sup>.

<sup>43</sup> *Hudson N.G., Harvey M.D.* Op. cit. P. 5.

<sup>44</sup> *Rose F.D.* General Average. Law and Practice // Informa Law from Routledge. 3<sup>rd</sup> ed. Abingdon, New York, 2018.

<sup>45</sup> UNCTAD Secretariat. Report on General average. Op. cit. P. 8.

<sup>46</sup> *Lowndes R., Rudolf G.* Op. cit. P. 10.

<sup>47</sup> Marine Insurance Act 1906 (MIA) s. 66. // <https://www.legislation.gov.uk/ukpga/Edw7/6/41/contents>

<sup>48</sup> *Gauci G.* Op. cit. P. 3.

<sup>49</sup> *Lowndes R., Rudolf G.* Op. cit. P. 103.

<sup>50</sup> *Harris R.* Op. cit. P. 19.

## Унификация в Йорк-Антверпенских правилах

Перейдем к следующему этапу развития института общей аварии — унификации в Йорк-Антверпенских правилах<sup>51</sup>. В 1860 году в Глазго была проведена конференция, целью которой стала унификация правил об общей аварии во всем мире<sup>52</sup>. В результате были приняты Йорк-Антверпенские правила. Стоит отметить, что современное российское законодательство прямо ссылается на Йорк-Антверпенские правила и допускает их субсидиарное применение в случае, если закон, подлежащий применению, неполно регулирует вопросы общей аварии (п. 2 ст. 285 КТМ РФ)<sup>53</sup>.

В редакции Йорк-Антверпенских правил от 1924 года в Правиле А было дано следующее определение общей аварии, которое используется до сих пор в новых редакциях<sup>54</sup>: «Акт общей аварии имеет место тогда и только тогда, когда намеренно и разумно произведены чрезвычайные пожертвования или понесены чрезвычайные расходы ради общей безопасности с целью предохранения от опасности имущества, участвующего в общем морском предприятии».

Данное определение напоминает то, которое содержится в английском Законе о морском страховании 1906 года. Это не случайно, так как редакционный комитет при составлении Йорк-Антверпенских правил брал за основу именно английское определение, хоть и внес в его формулировку некоторые коррективы<sup>55</sup>.

Редакция Йорк-Антверпенских правил 1924 года начала применяться в СССР уже в 1925 году на основе Приказа Наркомпути и Наркомюста РСФСР № 6749<sup>56</sup>. Определение, основанное на Йорк-Антверпенских правилах, было далее закреплено в ст. 142 Кодекса тор-

гового мореплавания СССР от 1929 года<sup>57</sup>. Это же определение сохранилось в Кодексе торгового мореплавания СССР 1968 года (ст. 232)<sup>58</sup>. Современное определение общей аварии в Российской Федерации практически идентично определению из Йорк-Антверпенских правил и содержится в ст. 284 КТМ РФ<sup>59</sup>: «Общей аварией признаются убытки, понесенные вследствие намеренно и разумно произведенных чрезвычайных расходов или пожертвований ради общей безопасности, в целях сохранения от общей опасности имущества, участвующего в общем морском предприятии, — судна, фрахта и перевозимого судном груза».

Отметим, что в Кодексе внутреннего водного транспорта РФ (далее — КВВТ) содержится схожее определение в ст. 140<sup>60</sup>. В определении КТМ РФ (как и в определениях из Правила А Йорк-Антверпенских правил и КВВТ) следует выделить следующие элементы, составляющие современное понятие общей аварии, которые будут рассмотрены далее:

1. Намеренные действия.
2. Разумные действия.
3. Чрезвычайные расходы или пожертвования.
4. Общая безопасность, сохранение от общей опасности.
5. Наличие общего морского предприятия.

Таким образом, общая авария является древним институтом с собственной историей. Первоначальное понятие общей аварии, возникшее несколько тысячелетий назад, было взято за основу при дальнейшем развитии института. Примечательно, что за прошедшие века институт существенно не изменился и сохранился в виде, близком к его ранним формам. Общая авария всегда применялась как независимый и самостоятельный правовой механизм — за всю историю ее существования так и не появился

<sup>51</sup> Йорк-Антверпенские правила 2016 г. Приняты в г. Нью-Йорке 03.05.2016–06.05.2016 на 42-й Конференции Международного морского комитета // КонсультантПлюс.

<sup>52</sup> *Hudson N.G., Harvey M.D.* Op. cit. P. 8.

<sup>53</sup> *Иванов Г.Г.* Комментарий к Кодексу торгового мореплавания Российской Федерации // под ред. Г.Г. Иванова. Спарк, 2000. С. 264.

<sup>54</sup> *Бутакова Н.А.* Указ. соч. С. 2.

<sup>55</sup> *Hudson N.G., Harvey M.D.* Op. cit. P. 35.

<sup>56</sup> *Кейлин А.Д.* Новые Йорк-Антверпенские правила и применение в морском праве СССР // Журнал института советского права № 1 (19). Москва, 1926. С. 59.

<sup>57</sup> Кодекс торгового мореплавания Союза ССР. Утв. Постановлением ЦИК СССР, СНК СССР от 14.06.1929 // СЗ СССР. 1929. № 41. Ст. 366.

<sup>58</sup> Кодекс торгового мореплавания Союза ССР. Утв. Указом Президиума ВС СССР от 17.09.1968 // Свод законов СССР. Т. 8. С. 123.

<sup>59</sup> *Иванов Г.Г.* Указ. соч. С. 262.

<sup>60</sup> Федеральный закон № 24-ФЗ от 07.03.2001 «Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации» // Парламентская газета. № 45. 12.03.2001.

другой частноправовой институт, который смог бы полностью заменить действия и последствия общей аварии.

## 1.2. Критерии общей аварии

Раскрывать понятие общей аварии принято через критерии данного института, отраженные в его определении. Эти критерии будут последовательно проанализированы далее.

### 1. Намеренные действия

В отношении слова «намеренные» велись споры, которые получили свое развитие в 1924 году на конференции в Стокгольме, посвященной новой редакции Йорк-Антверпенских правил<sup>61</sup>. Они вызваны тем, что в определении, содержащемся в английском Законе о морском страховании, используется слово *voluntary* («добровольно»), а не *intentionally* («намеренно»). Некоторые участники дискуссии говорили, что слово «добровольно» предполагает разное и неоднозначное толкование, тогда как слово «намеренно» предполагает большую решительность со стороны лица, которое совершает чрезвычайные действия, поэтому оно больше подходит для определения общей аварии<sup>62</sup>.

Дело в том, что действия при общей аварии всегда совершаются в ситуации, когда имуществу угрожает опасность. Можно ли действия лица, которое встречается с опасностью, назвать добровольными? Аристотель в «Никомаховой этике» проводил различие между добровольными и недобровольными действиями: недобровольными являются те, которые вызваны силой. Добровольные же действия предполагают выбор и критическое обдумывание со стороны человека перед тем, как их совершить. При этом Аристотель выделяет смешанные действия — те, которые с одной стороны могут казаться добровольными, но с другой являются вынужденными. Пример таких смешанных действий — как раз выброс груза в шторм<sup>63</sup>.

Скорее всего, именно такая двусмысленность формулировки стала причиной того, почему в Йорк-Антверпенских правилах фигурирует именно слово «намеренно». Намеренный акт, без сомнения, обозначает тот, где присутствует осознанный выбор лица. Намеренный акт также охватывает ситуации, когда действия были совершены в результате непреодолимых обстоятельств. В то же время слово «добровольно» к указанным выше ситуациям едва ли применимо. Тем не менее на практике сильной разницы между требованиями английского права и требованиями Йорк-Антверпенских правил нет<sup>64</sup>.

В качестве иллюстрации данного критерия можно привести английское дело *Athel Line Ltd v. Liverpool and London War Risks Insurance Association Ltd [1944] K.B. 87*. В данном споре судно, шедшее в конвое, получило приказ морского офицера, возглавлявшего конвой и действующего по инструкциям Адмиралтейства, вернуться в порт, из которого оно вышло. Судно потеряло шесть дней рейса, в связи с чем было заявлено требование о возмещении убытков по общей аварии за израсходованные дополнительные топливо и запасы. Однако в удовлетворении требования было отказано, потому что расходы были понесены в результате слепого и необоснованного подчинения приказам вышестоящей власти, что не подпадает под критерий намеренного действия<sup>65</sup>.

Таким образом, намеренность предполагает, что действие должно быть совершено с единственной целью — уберечь от опасности затрагиваемые интересы — и являться результатом свободного выбора капитана, то есть не предполагается, что капитан просто следует приказам вышестоящего руководства. Намеренное действие должно быть результатом применения силы разума и усмотрения, направленных на решения конкретной проблемы спасения судна и груза<sup>66</sup>.

Здесь важно ответить на вопрос: в чем заключается ценность данного критерия? Почему есть необходимость того, чтобы действия лица

<sup>61</sup> Hudson N.G., Harvey M.D. Op. cit. P. 36.

<sup>62</sup> Рудольф Г.Р. Йорк-Антверпенские правила. Их история и развитие с комментариями правил в редакции 1924 г. / пер. Виноградова В., Гуна К., Левина М. Государственное финансовое издательство, М.: 1935. С. 29.

<sup>63</sup> Addobati A. Op. cit. P. 153.

<sup>64</sup> Arnould: Law of Marine Insurance and Average / Ed. by Gilman J., Templeman M., Blanchard C., Hopkins Ph., Hart. N. London: Thomson Reuters, 2018. 19<sup>th</sup> ed. P. 1803.

<sup>65</sup> Ibid.; Lowndes R., Rudolf G. Op. cit. P. 80–81.

<sup>66</sup> Ibid. P. 80.

обязательно были намеренными? Данный критерий необходим для разграничения убытков, относимых на общую аварию, от тех, которые были понесены случайно. В том случае, когда убытки понесены случайно и не были результатом намеренных действий, стороны несут ответственность самостоятельно — в данной ситуации будет иметь место частная авария. Например, в диспаше по общей аварии германского парохода «Аскания» можно увидеть, что диспашер разделяет случайные убытки и убытки намеренные. Так, удар, полученный пароходом о подводный камень, является действием случайным, убытки по которому относятся на частную аварию. В то же время убытки от посадки парохода на отмель и найма спасательного парохода являются намеренными, в связи с чем они относятся на общую аварию<sup>67</sup>.

Должно ли намерение в данной ситуации исходить именно от капитана? Или действия, влекущие общую аварию, могут быть совершены членами экипажа либо, например, офисом судовладельца? Когда обсуждалась формулировка Правила А Йорк-Антверпенских правил, было предложено дополнить правило словами «капитаном или его представителем». В таком случае толкование предполагало бы, что действия должен совершить только капитан или его представитель — и никто другой. Однако данная идея не была реализована, что дает возможность толковать правила, как если бы действия членов экипажа также могли вести к общей аварии<sup>68</sup>.

Позиция, согласно которой действия необязательно должны совершаться капитаном судна, подтверждается и судебной практикой. В деле *Australian Coastal Shipping Commission v. Green [1971] 1 Q.B. 456* на общую аварию были отнесены убытки, которые были понесены по решению офиса судовладельца<sup>69</sup>.

При этом следует учитывать, что, если капитан против совершения действий, но они были совершены другими лицами, это может свиде-

тельствовать о том, что пожертвование не было безусловно необходимым, и это затруднит доказывание его необходимости<sup>70</sup>.

Также важно понимать, что в современном судоходстве капитан всегда находится на связи с головным офисом, поэтому при возникновении критических и чрезвычайных ситуаций на судне будет происходить постоянная коммуникация. В связи с этим вопрос о том, чьи действия повлекли акт общей аварии, становится менее релевантным<sup>71</sup>.

## 2. Разумные действия

Критерий разумности определяется исходя из того, что капитан счел целесообразным в условиях, существовавших на момент совершения действия, вызвавшего общую аварию<sup>72</sup>. Разумность означает достижение максимально полезного результата при причинении меньших убытков участникам морского предприятия<sup>73</sup>. Цель данного критерия заключается в том, чтобы интересы участников морского предприятия не страдали от некачественных действий капитана или других лиц, принимающих решение по несению чрезвычайных расходов<sup>74</sup>.

В споре *Mitsui & Co Ltd v. Beteiligungsgesellschaft LPG Tankerjlotte mbH & Co KG [2016] EWCA Civ 708 (The Longchamp)* было использовано достаточно гибкое толкование требования разумности в Йорк-Антверпенских правилах. В данном деле танкер был захвачен сомалийскими пиратами. Пираты заявили сумму выкупа в размере 6 млн долларов, но в ходе переговоров владельцам судна удалось снизить сумму до 1,85 млн долларов. Апелляционный суд Англии указал, что под разумными действиями могла пониматься и уплата суммы выкупа в первоначальном размере при условии, что такое действие было бы самым безопасным, эффективным и своевременным средством спасения, то есть разумным<sup>75</sup>.

<sup>67</sup> Диспаша по общей аварии Германского парохода «Аскания» / И.Н. Морин. Диспашер Владивосток. порта. Владивосток: тип. В.К. Иогансон, 1908. С. 7.

<sup>68</sup> Рудольф Г.П. Указ. соч. С. 30.

<sup>69</sup> *Hudson N.G., Harvey M.D.* Op. cit. P. 37.

<sup>70</sup> Рудольф Г.П. Указ. соч. С. 31.

<sup>71</sup> *Lowndes R., Rudolf G.* Op. cit. P. 84.

<sup>72</sup> *Rose F.D.* Op. cit. P. 41.

<sup>73</sup> *Массаки Секе Феликс Мезе.* Безопасность международного мореплавания и общая авария: диссертация ... кандидата юридических наук: 12.00.10. – Санкт-Петербург, 1998. С. 57.

<sup>74</sup> *Полит О.И.* Комментарий к Йорк-Антверпенским правилам 2004 г. // КонсультантПлюс, 2013. С. 9.

<sup>75</sup> *Rose F.D.* Op. cit. P. 41 – 42.

На основании критерия разумности понесенной жертвы лица, к которым предъявлено требование по общей аварии, имеют возможность снизить сумму вклада, который они должны выплатить<sup>76</sup>. При этом при определении того, какая плата будет разумной, необходимо анализировать поведение судовладельца или капитана. Так, в деле *The Gratitudine (1801)* 3 С. Rob. 240 капитан заложил судно и груз ростовщику на самых обременительных условиях, но, поскольку у него не было другой практической альтернативы, кроме как принять условия договора, действия были признаны разумными, а убытки по договору отнесены на общую аварию<sup>77</sup>.

### 3. Чрезвычайные расходы или пожертвования

Критерий чрезвычайности означает, что если действия вытекают из обычных мер, принятых во исполнение обязательств перевозчика по договору перевозки, то в такой ситуации ни в коем случае не может быть расходов, которые будут отнесены на общую аварию<sup>78</sup>. В общей аварии имеются в виду и учитываются только те расходы, которые не были бы понесены при выполнении обычного рейса<sup>79</sup>. Это свидетельствует о том, что общая авария представляет собой институт, который имеет дело только с внештатными ситуациями<sup>80</sup>.

Любая морская деятельность сопряжена с рисками, в связи с чем необходимо различать экстраординарные ситуации и обычный морской риск. Иллюстрацией такого различия может послужить дело *Covington v. Roberts (1806)* 2 Bos. & P.N.R. 378. В данном споре судно «Нэнси» было захвачено французским капером, но из-за шторма он не смог взять его на бордаж. Капитан судна «Нэнси», чтобы спастись, использовал парусину, в результате чего она сильно натянулась и унесла грот-мачту. Судья указал, что здесь

не могло быть общей аварии, так как данные действия – это обычный морской риск. Ничего подобного не случилось бы, если бы погода была лучше<sup>81</sup>.

### 4. Общая безопасность, сохранение от общей опасности

Относительно данного критерия на конференции в Стокгольме также велась дискуссия. Вопрос стоял следующий: должна ли иметь место именно общая опасность для общей аварии? Может ли просто действие в общих интересах рассматриваться в качестве общей аварии? На самой конференции никто из участников не высказался в пользу применения более широкого критерия — критерия интереса<sup>82</sup>.

В английском праве сложилась следующая практика: общая авария покрывает ситуацию именно *common safety* («общей безопасности») <sup>83</sup>. В то же время в континентально-правовых системах акцент сделан на критерии *common benefit* («общая выгода» или «общий интерес») <sup>84</sup>. Разница в том, что английское право рассматривает в рамках общей аварии те действия, которые необходимы для того, чтобы привести совместное предприятие в безопасное место, а также непосредственно вытекающие из этого убытки. Однако в него не входят дальнейшие действия, необходимые для завершения безопасного продолжения морского предприятия. Второе же охватывается понятием общего интереса. Получается, что континентальная традиция более благоприятна для судовладельца, так как именно на него возлагалась бы обязанность по оплате расходов, необходимых для продолжения морского предприятия<sup>85</sup>.

В Руководстве ММК уточняется, что Йорк-Антверпенские правила охватывают ситуации как *common safety*, так и *common benefit*.

<sup>76</sup> Lowndes R., Rudolf G. Op. cit. P. 119.

<sup>77</sup> Lowndes R., Rudolf G. Op. cit. P. 120.

<sup>78</sup> UNCTAD Secretariat. Op. cit. P. 9.

<sup>79</sup> Rose F.D. Op. cit. P. 65.

<sup>80</sup> Попова Е.В. Общая авария: сущность, признаки, виды / Доклад на конференции МАК при ТПП «Актуальные проблемы частного права». YouTube-канал Торгово-промышленной палаты РФ // [https://www.youtube.com/live/zZuaVJNh5vQ?si=4JyJ\\_PoTQOLxrlnW](https://www.youtube.com/live/zZuaVJNh5vQ?si=4JyJ_PoTQOLxrlnW)

<sup>81</sup> Lowndes R., Rudolf G. Op. cit. P. 106.

<sup>82</sup> Рудольф Г.П. Указ. соч. С. 29.

<sup>83</sup> Rose F.D. Op. cit. P. 8.

<sup>84</sup> Ibid.

<sup>85</sup> Ibid.

Под вторыми понимаются расходы, необходимые для того, чтобы судно могло безопасно возобновить плавание, например расходы на выгрузку груза или для проведения ремонта судна<sup>86</sup>. Почему это работает таким образом, если формулировка правил буквально говорит об общей безопасности? Это связано с тем, что Йорк-Антверпенские правила содержат правила литеральные и цифровые (вторые раскрывают конкретные ситуации общей аварии)<sup>87</sup>. В соответствии с Правилom о толковании Йорк-Антверпенских правил цифровые правила имеют приоритет над литеральными. Некоторые из этих цифровых правил охватывают ситуации, связанные с общим интересом, поэтому общая авария может возникать как в случае общей опасности, так и в случае общего интереса<sup>88</sup>. В КТМ РФ, например, к действиям, совершенным ради общего интереса, относятся расходы, понесенные на перемещение на борту судна, выгрузку либо обратную погрузку груза, топлива или предметов снабжения (ст. 287 КТМ РФ), и расходы на временный ремонт судна (ст. 288 КТМ РФ).

Спасение от общей опасности предполагает, что такая опасность должна быть реальной и неминуемой — опасность не может быть воображаемой<sup>89</sup>. Но может ли опасность быть ошибочной? Представим ситуацию, когда капитан разумно полагал, что возникнет опасность, и пожертвовал каким-то имуществом ради спасения от предполагаемой опасности. Однако на самом деле такой опасности не было. Похожая ситуация рассматривалась в деле *The Wordsworth (1898) 88 Fed. Rep. 313*: суд в США пришел к выводу, что такая ситуация также будет считаться общей аварией. Противоположное решение было принято в Англии по спору *Watson v. Firemen's Fund [1922] 2 K.B. 355*: суд указал, что к общей аварии нельзя отнести убытки, которые были понесены вследствие ошибочного, хоть и разумного, предположения о надвигающейся опасности<sup>90</sup>.

Та формулировка, которая на данный момент содержится в Йорк-Антверпенских правилах

и КТМ РФ («в целях сохранения от общей опасности»), дает возможность предположить, что они допускают также ситуации, когда опасность в конечном итоге оказалась ошибочной.

Понятие опасности рассматривалось и в рамках дел о спасании. Морская арбитражная комиссия (далее — МАК) также указывала на то, что опасность необязательно должна быть непосредственной; допустима такая опасность, «при которой есть разумные основания просить помощи спасателя»<sup>91</sup>. Так, например, в решении по делу теплохода «Кинг Эдгар» МАК, анализируя все обстоятельства посадки судна на мель, пришла к выводу, что, хоть судно не угрожало непосредственная опасность, она была реальной, а этого достаточно для заключения договора спасания и возникновения права на получение вознаграждения за спасание<sup>92</sup>. Данная практика может быть применима и в целях анализа понятия опасности в рамках общей аварии, так как институты имеют схожие принципы и цель — спасение морского предприятия.

Таким образом, под опасностью понимается ситуация, которую капитан или другое лицо разумно полагает опасной. При этом на общую аварию также могут быть отнесены расходы, которые были понесены при ошибочной опасности, если у капитана были разумные основания подозревать риск наступления опасности. В соответствии с Йорк-Антверпенскими правилами и КТМ РФ критерий спасения от общей опасности также распространяется на случаи, когда действия были совершены в целях «общего интереса», например расходы на временный ремонт судна.

## 5. Наличие общего морского предприятия

В то время как Правило А Йорк-Антверпенских правил не раскрывает прямо, кто участвует в общем морском предприятии, КТМ РФ раскрывает данное понятие и указывает, что это судно, груз и фрахт. Формулировка написана

<sup>86</sup> Comité Maritime International, 2022. Op. cit. P. 6.

<sup>87</sup> Гуцуляк В.Н. Морское право // Москва: Росконсульт, 2000. С. 279.

<sup>88</sup> UNCTAD Secretariat. Op. cit. P. 10.

<sup>89</sup> Ibid.

<sup>90</sup> Рудольф Г.Р. Указ. соч. С. 30.

<sup>91</sup> Всесоюзная торговая палата. Сборник решений Морской арбитражной комиссии за 1932 и 1933 гг. / под. ред. С. Пенькова. Внешторгиздат. М, Ленинград: 1934. С. 7.

<sup>92</sup> Всесоюзная торговая палата. Сборник решений морской арбитражной комиссии при Всесоюзной торговой палате за 1934 и 1935 гг. / сост. и ред. П.П. Виноградовым и С.Т. Деминим. Внешторгиздат. Выпуск второй. М, Ленинград: 1936. С. 14.

в духе традиций английского права, где субъектами выступают вещи, но стоит понимать, что речь идет о судовладельце, грузовладельце и фрахтователе.

Отметим, что определение требует, чтобы предприятие было морским. Это означает, что институт общей аварии распространяется именно на морские перевозки — он не будет применяться к перевозке по суше или воздуху<sup>93</sup>. Морское предприятие считается законченным в момент завершения выгрузки груза в порту назначения. Но если рейс по каким-либо причинам прекращается в промежуточном порту, то в таком случае морское предприятие считается завершенным в этом порту<sup>94</sup>.

В общей аварии должно быть как минимум два интереса, которые подвергаются опасности причинения ущерба<sup>95</sup>. Это еще один критерий, который разграничивает общую аварию и частную аварию. Например, в английском деле *Kemp v. Halliday (1866) L.R. 1 Q.B. 520* была высказана позиция, что пожертвование обязательно должно совершаться для сохранения имущества не одного, а нескольких субъектов<sup>96</sup>. Тем не менее несколько интересов могут находиться во власти одного лица. Например, английский Закон о морском страховании в разделе 66 (7) устанавливает: если судно, фрахт и груз либо любые два из этих объектов принадлежат одному страхователю, убытки или взносы по общей аварии рассчитываются так, как если бы эти объекты принадлежали разным владельцам<sup>97</sup>.

Для иллюстрации ситуации, когда затрагивается только один интерес, Попова Е.В. приводит следующий пример: судно перевозит морепродукты, которые начали портиться. Капитан судна до завершения рейса заходит в ближайший порт, чтобы спасти груз. Данная ситуация представляет собой акт частной аварии, так как затрагивается только один интерес — грузовладельца.

Другие интересы не страдают<sup>98</sup>. Но если бы, например, на судне был самовоспламеняющийся груз и, чтобы его обезопасить, капитан бы отклонился от маршрута и зашел в порт, в таком случае расходы были бы отнесены на общую аварию: если бы груз воспламенился, то были бы затронуты интересы и судна, и фрахта<sup>99</sup>.

Прямо закреплено в Правиле В Йорк-Антверпенских правил (оно было имплементировано в 1994 году в результате конференции в Сиднее<sup>100</sup>) и продублировано в п. 4 ст. 284 КТМ РФ, что общим предприятием также является ситуация, когда одно или несколько судов буксируют либо толкают другое судно или другие суда при условии, если они все участвуют в коммерческой деятельности.

Поскольку в морском предприятии участвуют три интереса — судно, фрахт и груз, — жертвы обычно касаются одного из них<sup>101</sup>. Классический пример жертвы груза – выброс за борт для облегчения судна. Также может возникнуть ситуация, когда для тушения пожара на судне необходимо залить его водой, что может повредить груз и привести к убыткам<sup>102</sup>.

Жертва судна может проявляться в использовании его элементов для получения топлива или в намеренной посадке на мель для предотвращения опасности<sup>103</sup>. Фрахт, который должен был быть уплачен, но не был из-за потери или повреждения груза, также считается убытком, относимым на общую аварию<sup>104</sup>.

Важным вопросом также является следующий: должна ли совокупность всех действий быть успешной? В определении акта общей аварии в Правиле А нет ничего, что требовало бы, чтобы какой-либо конкретный акт или какая-либо отдельная статья жертв или расходов была доказана как способствующая конечному успеху всей операции<sup>105</sup>.

<sup>93</sup> *Lowndes R., Rudolf G.* Op. cit. P. 101.

<sup>94</sup> Comité Maritime International, 2022. Op. cit. P. 8.

<sup>95</sup> *Rose F.D.* Op. cit. P. 21.

<sup>96</sup> *Lowndes R., Rudolf G.* Op. cit. P. 103.

<sup>97</sup> *Ibid.* P. 104

<sup>98</sup> Попова Е.В. Указ. соч.

<sup>99</sup> Там же.

<sup>100</sup> *Hudson N.G., Harvey M.D.* Op. cit. P. 42.

<sup>101</sup> UNCTAD Secretariat. Op. cit. P. 11.

<sup>102</sup> *Ibid.*

<sup>103</sup> *Ibid.* P. 12.

<sup>104</sup> *Ibid.*

<sup>105</sup> *Hudson N.G., Harvey M.D.* Op. cit. P. 37.

Тем не менее при прочтении Правила А и Правила XVII Йорк-Антверпенских правил совместно можно сделать вывод о том, что стоимость вклада по общей аварии рассчитывается на основе чистой действительной стоимости имущества по окончании предприятия в порту назначения. Это означает, что если в порт назначения не прибудет часть общего морского предприятия, то оценка стоимости вклада сторон будет невозможна, в связи с чем невозможно будет и распределить стоимость вклада по общей аварии<sup>106</sup>.

Например, в деле *Chellev v. Royal Commission on the Sugar Supply [1921] 2 K.B. 627* судно получило повреждения корпуса и двигателей; капитан завел его в порт-убежище, понеся тем самым расходы, которые могли бы быть отнесены на общую аварию. Однако после выхода из порта-убежища начался пожар — судно вместе с грузом погибло. Требование судовладельца к грузополучателям о возмещении расходов на порт-убежище было отклонено, так как имущество всех участников морского предприятия утрачено<sup>107</sup>. То есть действия, повлекшие общую аварию, должны быть успешными.

Таким образом, были рассмотрены все элементы, которые в совокупности составляют общую аварию. Акт по общей аварии должен

быть вызван действиями капитана или другого лица, которое принимает решение, если действия были намеренными и разумными. Под намеренными понимаются те действия, которые являлись результатом свободного выбора лица, принимающего решение. Разумность определяется в соответствии с тем, что капитан считает разумным с учетом всех обстоятельств, при этом действуя с целью достичь максимально полезного эффекта при причинении меньших убытков. Действия должны быть чрезвычайными, то есть общей аварией не охватываются обычные расходы, связанные с обычным морским риском. Данные действия должны быть предприняты ради общей безопасности. Опасность необязательно должна быть неминуемой для квалификации убытков в качестве общей аварии: если капитан разумно полагал, что опасность возникнет, понесенные убытки могут быть отнесены на общую аварию. Общая авария также может охватывать ситуации «общего интереса» — когда опасность уже не грозит, но для завершения морского предприятия необходимо произвести определенные расходы. И последним важным условием для отнесения убытков на общую аварию является наличие морского предприятия — данный критерий означает, что действия должны затрагивать более одного интереса. ■

---

<sup>106</sup> *Ukattah Ch.* Op. cit. P. 25.

<sup>107</sup> *Ibid.* P. 24.

## III. ARTICLES



**Evgeniia Shikholeva,**

Master of Laws, Russian School for Private Law at The Private Law Research Centre under the President of the Russian Federation named after S.S. Alexeev, Moscow

# General Average: Development and Characteristics of the Institution

*The article examines the institution of general average, focusing on the development of the concept and its key characteristics. The author explores the historical stages of the institution's formation and the modern approach to its application.*

As of today, maritime transport accounts for over 80% of global cargo turnover<sup>1</sup>. Despite technological advancements, it remains associated with numerous risks such as grounding, collisions, and piracy. In light of this, maritime law requires institutions aimed at mitigating and allocating risks arising from emergencies at sea. One such institution is general average, the purpose of which is the equitable distribution of risks among the participants in a maritime adventure<sup>2</sup>.

General average, recognized in many legal systems, remains a relevant institution to this day. It covers a wide range of maritime incidents. One of the most illustrative examples of general average is the jettisoning of cargo from a vessel during a grounding: in order to ensure that the vessel completes its voyage, the master must take ex-

traordinary measures, sacrificing the cargo owner's property. As a result, the cargo owner incurs losses, which are distributed among all participants in the maritime adventure, provided that the conditions of general average are met. However, general average is not always associated with the sacrifice of property. For instance, situations such as expenses incurred for the rescue of the vessel (Article 291 of the Merchant Shipping Code (hereinafter referred to as "MSC RF"<sup>3</sup>)) or expenses for the vessel's entry into a port of refuge (Article 286 of the MSC RF) also fall within the scope of general average.

The principal international source governing general average is the York-Antwerp Rules. These rules, which embody international customs, are widely applied since they are often incorporated

<sup>1</sup> UNCTAD. Review of Maritime Transport. // <https://unctad.org/publication/review-maritime-transport> – 2021

<sup>2</sup> Comité Maritime International. CMI Guidelines relating to general average // 2<sup>nd</sup> ed. 2022. P. 2.

<sup>3</sup> Merchant Shipping Code of the Russian Federation of April 30, 1999 No. 81-FZ // Rossiyskaya Gazeta. No. 85–86. May 1–5, 1999.

into charters, bills of lading, and marine insurance policies<sup>4</sup>. The York-Antwerp Rules are periodically reviewed by the Comité Maritime International (hereinafter referred to as “CMI”) <sup>5</sup>, with the most recent revision adopted at the New York Conference in 2016<sup>6</sup>.

During the Antwerp Assembly in 2022, the CMI adopted Guidelines on the fundamental principles of general average. In these Guidelines, the CMI once again emphasized the important role of the general average institution in maritime law, both for the participants in maritime adventures and for insurers<sup>7</sup>.

The purpose of this article is to conduct a detailed analysis of the concept of general average and to identify its key characteristics. The study examines the development of the general average institution as well as the circumstances under which it may be declared.

### 1.1. The Genesis of the General Average Concept

General average is one of the oldest institutions in maritime law<sup>8</sup>. The approach to the concept of general average is traditionally taken from the etymology of the word “average”<sup>9</sup>.

While the etymology of the word “average” in the context of general average has not been conclusively determined, several prevailing theories exist. The most common view is that the word originates from the Italian *avere* or *averia*, meaning “to have a property”<sup>10</sup>. Over time, the concept came to denote expenses or losses<sup>11</sup>. The term *andare*

*a varea* was also used in the Adriatic Sea, meaning “to pay a contribution”, i.e., a contribution or share<sup>12</sup>. For example, in the Ancona Statute of 1397, the word *varea* referred to a contribution<sup>13</sup>.

A less widely accepted view holds that the word derives from the Arabic *awār* – damage, which later evolved into *awāriā*, possibly referring to damaged goods<sup>14</sup>. This Arabic origin of the word “average” was likely adopted by Soviet authors<sup>15</sup> (cf. the Russian word “авария” [avariya], meaning “accident” — phonetically close to *awāriā*).

The two theories outlined above suggest that the word “average” has an independent origin, distinct from the modern concept of “accident”, and was originally used to denote shared property (contributions) or losses resulting from the loss of such property.

The subsequent sections of the article will describe the development of the general average institution, which will be provisionally divided into three parts: (1) the origin of the institution and the Middle Ages; (2) its development within the English legal system; and (3) its unification under the York-Antwerp Rules.

#### *The Origins and Development of the Institution up to the 17<sup>th</sup> Century*

The general average institution emerged over three to four thousand years ago. The earliest known written reference to general average dates back to the 6th century and appears in the *Digest of Justinian*, which contains the following provision<sup>16</sup>:

<sup>4</sup> UNCTAD Secretariat. Report on General average. A preliminary review. // unctad.org (https://unctad.org/system/files/official-document/c4isl58\_en.pdf). 1991. P. 5; *Kasatkina A.S.* The Evolution of the York-Antwerp Rules on General Average as a Source of International Private Maritime Law // pravo.hse.ru (https://pravo.hse.ru/data/2015/05/17/1098437630/Kasatkina%20A.S.%20-%20doklad.pdf).

<sup>5</sup> Comité Maritime International. York-Antwerp Rules (YAR) versions // https://comitemaritime.org/work/york-antwerp-rules-yar/ Ibid.

<sup>6</sup> Comité Maritime International. 2022. Op. cit. P. 5.

<sup>8</sup> *Baatz Y.* Maritime Law. 3d ed. Informa Law from Routledge, Abingdon, New York, 2014. P. 246.

<sup>9</sup> *Udo J., Nwachukwu O.C., Chukwunonso Aloamaka P.* Legal Evaluation of the Doctrine of General Average Loss: the Purpose in Modern Day Maritime Transaction // Journal Office: Jurnal Pemikiran Ilmiah dan Pendidikan Administrasi Perkantoran, Vol. 7, 2021. P. 112.

<sup>10</sup> *Lowndes R., Rudolf G.* The Law of General Average and the York-Antwerp Rules. ed. By Cornah R., Reeder. Jh. UK: Sweet & Maxwell Ltd, 2013. P. 6.

<sup>11</sup> *Musolino P.* A relic of the past or still an important instrument? A brief review of General Average in the 21<sup>st</sup> Century // Il Diritto Marittimo – Quaderni I – New challenges in Maritime Law: de lege lata et de lege ferenda. 2015. P. 5.

<sup>12</sup> Ibid.

<sup>13</sup> *Lowndes R., Rudolf G.* Op. cit. P. 6.

<sup>14</sup> *Addobati A.* Principles and Developments of General Average: Statutory and Contractual Loss Allowances from the Lex Rhodia to the Early Modern Mediterranean // General Average and Risk Management in Medieval and Early Modern Maritime Business. P. 146.

<sup>15</sup> *Yarkin P.I.* General Average: Textbook / P. I. Yarkin; All-Union Institute for Advanced Training of Executives and Specialists of the Fishing Industry and Economy. Kaliningrad: VIPK of the USSR Ministry of Fisheries, 1991. P. 11.

<sup>16</sup> *Hudson N.G., Harvey M.D.* The York-Antwerp Rules: The Principles and Practice of General Average Adjustment / Informa Law from Routledge. 4d ed. Abingdon, New York, 2018. P. 4.

The Rhodian law decrees that, if goods are thrown overboard to lighten a ship, all shall make good by contribution that which has been given for all<sup>17</sup>.

It is believed that the maritime law underlying this provision may have existed as early as the 9th century BCE. *The New Testament* describes how, while Saint Paul was being transported to Rome as a prisoner, his ship was wrecked off the coast of Malta. In the *Acts of the Apostles*, it is mentioned that the ship's master, after consulting with the merchants, ordered that all the tackle be jettisoned, although this did not ultimately save the vessel<sup>18</sup>.

The idea of collective distribution of losses, as described in *Justinian's Digest*, was not limited to maritime law and may have been practiced much earlier. Institutions similar to general average existed among Chinese merchants around 3000 BCE. Likewise, for example, losses inflicted by desert bandits on the caravan trade were distributed equally among all merchants in accordance with the Laws of Hammurabi around 1760 BCE<sup>19</sup>. However, the general average institution developed further and was applied exclusively in the field of maritime law<sup>20</sup>.

It should be noted that the *Digest* does not articulate an abstract principle but rather describes a specific situation of cargo jettison and its consequences. Nevertheless, it is believed that this provision was widely applied and served as an illustration of a general principle applicable to all cases of voluntary expenses incurred for the common good<sup>21</sup>.

The principle described above leads to the conclusion that there was a rule whereby multiple parties contributed to compensate for losses incurred in pursuit of a common goal. Furthermore, the rule

was universal in nature and applied regardless of the sailors' nationality<sup>22</sup>.

The definition described in *Justinian's Digest* embodies the principle of fairness and the idea of collective loss distribution. However, what was the nature of this institution at that time? Presumably, the obligation arising from general average was based on the contract *locatio conductio*<sup>23</sup>. This follows from the fact that the provision cited in the *Digest* is found in sections concerning contracts between shippers and merchants, such as *locatio conductio* and *receptum nautarum*<sup>24</sup>. The compensation claim could be brought before the master, who would then file a lawsuit against other participants in the maritime adventure<sup>25</sup>. By assigning the *ex locato* claim to the party suffering losses and the *ex conducto* claim to the master, a logical explanation emerges as to why two shippers, not bound by any contractual relationship, could nonetheless share losses between them<sup>26</sup>.

The definition provided in *Justinian's Digest* was later developed in various European compilations of maritime law. The *Rolls of Oléron*, a collection published in Northwestern Europe in the 12<sup>th</sup> century, included a provision resembling the principle of general average<sup>27</sup>. It states that if a ship caught in a storm at sea cannot be saved without jettisoning cargo, the master has the right – with the consent of the other participants – to jettison part of the cargo in order to save the vessel. The losses incurred due to the jettison are shared among the merchants and may also be divided between the ship or the cargo at the master's discretion<sup>28</sup>. A similar situation is described in cases when it becomes necessary to cut off a part of the ship (for example, the mast) in order to save the maritime adventure<sup>29</sup>.

The provisions of the *Rolls of Oléron* are particularly noteworthy, as they illustrate a situation in

<sup>17</sup> Dig. lib. xiv, tit. 2 fol. 1 // [https://droitromain.univ-grenoble-alpes.fr/Anglica/D14\\_Scott.htm](https://droitromain.univ-grenoble-alpes.fr/Anglica/D14_Scott.htm)

<sup>18</sup> Hudson N.G., Harvey M.D. Op. cit. P. 4.

<sup>19</sup> Addobati A. Op. cit. P. 149.

<sup>20</sup> Mukherjee P.K. Op. cit. P. 1; Parsons T. A Treatise of the Law of the Marine Insurance and General Average. Vol. 2. Boston: Little, Brown and Company. 1868. P. 202.

<sup>21</sup> UNCTAD Secretariat. Op. cit.

<sup>22</sup> Lowndes R., Rudolf G. Op. cit. P. 1.

<sup>23</sup> Addobati A. Op. cit. P. 150.

<sup>24</sup> Harris R. General Average and All the Rest: The Law and Economics of Early Modern Maritime Risk Mitigation // [papers.ssrn.com](https://papers.ssrn.com/papers.cfm?abstract_id=3739491) (https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract\_id=3739491). 2020. P. 20.

<sup>25</sup> Kruit J. General Average, Legal Basis and Applicable Law. The Overrated Significance of the York-Antwerp Rules. Zutphen: Paris Legal Publishers, 2017. P. 72.

<sup>26</sup> Addobati A. Op. cit. P. 150.

<sup>27</sup> Lowndes R., Rudolf G. Op. cit. P. 4.

<sup>28</sup> Ibid.

<sup>29</sup> Ibid.

which the parties enter into an agreement “on the spot”: in a moment of danger, the master informs the merchants of the threat and the need to jettison the cargo, to which they must give their consent<sup>30</sup>. Such a situation is difficult to imagine in the modern world, as in those days, cargo owners traveled with the ship and could indeed influence the master’s decisions<sup>31</sup>. It is worth noting that, according to the text of the *Rolls of Oléron*, if the merchants refuse to consent to the jettison in a dangerous situation, but the master deems it necessary to act for the salvation of the vessel, he still has the right to take emergency measures, which will also result in the distribution of losses among the participants<sup>32</sup>. This provision shows that unanimous consent is not required without the conclusion of a clearly expressed agreement, the master has the right to jettison part of the cargo, which will also lead to losses being treated as general average.

The provisions of the *Rolls of Oléron* were later adopted by many European laws, including those of Visby, Amsterdam, and Catalonia<sup>33</sup>.

In 1681, the Ordinance of Louis XIV was enacted, which departed from the previously accepted definition of general average and broadened its scope: it came to encompass not only losses incurred while the ship was in danger, but also expenses borne after the danger had passed in order to ensure that the vessel completes its voyage safely<sup>34</sup>. This definition began to be used in similar formulations by nearly all European countries<sup>35</sup>. These provisions were also included in the Napoleonic Code<sup>36</sup>.

It is important to note that the concept of general average developed as a subset of the broader

concept of “average”, which is traditionally divided into general and particular. The key distinction lies in the fact that general average losses arise in the interest of all parties involved in the maritime adventure, and all participants contribute to their compensation. In contrast, particular average losses are borne solely by the specific owner of the damaged property<sup>37</sup>. For example, the Ordinance of Louis XIV explicitly distinguishes between general average (*avaries grosses et communes*) and particular average (*avaries simples et particulières*)<sup>38</sup>. The defining criterion for qualifying losses as general average was whether the losses were incurred for the sake of common safety<sup>39</sup>.

The first legal treatise dedicated to the concept of average was *Tractatus de Avariis*, written by the Zeelander jurist Quentin Weitzon. In it, he provided a definition of general average and distinguished it from other types of average<sup>40</sup>. This definition was widely used in Europe throughout the 17<sup>th</sup> and 18<sup>th</sup> centuries<sup>41</sup>. It is notable for emphasizing the voluntary nature of the action that ultimately caused the damage:

*Average is the common contribution of the things found in the ship in order to make good the damage voluntarily inflicted upon items, whether belonging to merchants or the ship, so that lives, ship, and the remaining goods may escape unscathed*<sup>42</sup>.

### Development of the Institution within the English Legal System

The second, equally important line of development of the concept of general average can be traced back to England, where the institution ini-

<sup>30</sup> Ibid. P. 9.

<sup>31</sup> Yanfeng Li. Research on standard of reasonable general average act. Research paper. China. 2016. P. 6; UNCTAD Secretariat. Report on General average. A preliminary review. // unctad.org(https://unctad.org/system/files/official-document/c4isl58\_en.pdf). 1991. P. 35.

<sup>32</sup> Rolls of Oleron, Art. XVIII // admiraltylawguide(http://www.admiraltylawguide.com/documents/oleron.html).

<sup>33</sup> Lowndes R., Rudolf G. Op. cit. PP. 4–5.

<sup>34</sup> Ukattah Ch. General Average and the York-Antwerp Rules: The historical quest for international conformity, the divisive effect of more recent amendments to the Rules and recommendations with regard to the way forward to regain more widespread acceptance of the Rules in today’s global maritime industry. Thesis Presented for the Degree of Doctor of Philosophy. Capetown. 2014. PP. 8–9.

<sup>35</sup> Fujimoto K. The essential of general average // The annals of Hitsosubashi Academy. 1954, Vol. 5, No.1. P. 4., Lowndes R., Rudolf G. Op. cit. P. 8.

<sup>36</sup> Butakova N.A. General Average in Maritime Law // Journal “Law and Economics”, No. 4, 2019. P. 1.

<sup>37</sup> Ukattah Ch. Op. cit. P. 25.

<sup>38</sup> Deroussin D. The Ordonnance sur la marine on General Average // Maritime Risk Management. Essays on the History of Marine Insurance, General Average and Sea Loan, Vol. 11, 2020. PP. 141–143.

<sup>39</sup> Ibid. P. 143.

<sup>40</sup> Go S. Governance of General Average in the Netherlands in the Nineteenth Century: A Backward Development? // Maritime Risk Management. Essays on the History of Marine Insurance, General Average and Sea Loan, Vol. 11, 2020. P. 253.

<sup>41</sup> Ibid.

<sup>42</sup> Addobati A. Op. cit. P. 152.

tially developed through case law and was later codified<sup>43</sup>.

The first modern definition of general average was given by the English judge Lawrence J. in the case of *Birkley v Presgrave* (1801) 1 East 220. According to this definition, all losses resulting from extraordinary salvage efforts or expenses necessary for the preservation of the vessel or cargo shall be distributed proportionally among the interested parties<sup>44</sup>. This definition was later adopted and used in several English cases: *Covington v Roberts* (1806) 2 B. & P.N.R. 378, *Job v Langton* (1856) 6 E. & B. 779, and *Svendsen v Wallace* (1884) 13 Q.B.D. 69<sup>45</sup>.

Initially, general average was described in English case law as an obligation grounded in the principle of distributive justice — the notion that if actions are undertaken for the sake of common safety, it would be unfair for one party to bear the losses alone<sup>46</sup>.

The definition given in *Birkley v Presgrave* (1801) 1 East 220 was later enshrined in the English Marine Insurance Act 1906 and reads as follows:

(1) *A general average loss is a loss caused by or directly consequential on a general average act. It includes a general average expenditure as well as a general average sacrifice.*

(2) There is a general average act where any extraordinary sacrifice or expenditure is voluntarily and reasonably made or incurred in time of peril for the purpose of preserving the property imperiled in the common adventure<sup>47</sup>.

Researchers note that the concept of general average as a legal norm corresponds to the idea of fairness – that is, it imposes as a legal obligation what would be considered a fair transaction if the parties had made one<sup>48</sup>. The meaning lies in the fact that a maritime adventure is always a very risky activity. Several parties are interested in preserving its integrity and completion. Therefore, it is reasonable to distribute among all the

interested parties a contribution for compensating certain damage incurred by one party to reduce the overall losses.

In the case of *Montgomery v Indemnity Mutual Marine Insurance Co* [1902] 1 K.B. 734, the judge of appeal noted that the purpose of maritime law is to grant the vessel's master absolute freedom to make any sacrifices he deems best to prevent maritime dangers, without regard to whose property he is sacrificing<sup>49</sup>. Thus, general average also serves to relieve the master of the vessel of the burden: he does not have to analyze whose property he will be sacrificing to save the vessel, as the losses will be distributed among all interested parties in the maritime adventure.

Furthermore, general average facilitates the distribution of risk among different cargo owners. For example, one owner's cargo was placed on the upper deck according to loading rules, making it the quickest and most convenient cargo to jettison in order to save the maritime adventure. General average ensures that the interests of cargo owners are aligned in such a situation, so it does not matter to them whose cargo is sacrificed to save the vessel<sup>50</sup>.

### Unification under the York-Antwerp Rules

We now turn to the next stage in the development of the general average institution: its unification under the York-Antwerp Rules<sup>51</sup>. In 1860, a conference was held in Glasgow aimed at achieving worldwide unification of general average rules<sup>52</sup>. As a result, the York-Antwerp Rules were adopted. It should be noted that modern Russian legislation directly refers to the York-Antwerp Rules and allows for their subsidiary application in cases where the applicable law does not fully regulate issues of general average (paragraph 2 of Article 285 of the MSC RF)<sup>53</sup>.

<sup>43</sup> *Hudson N.G., Harvey M.D.* Op. cit. P. 5.

<sup>44</sup> *Rose F.D.* General Average. Law and Practice / Informa Law from Routledge. 3d ed. Abingdon, New York, 2018.

<sup>45</sup> UNCTAD Secretariat. Report on General average. Op. cit. P. 8.

<sup>46</sup> *Lowndes R., Rudolf G.* Op. cit. P. 10.

<sup>47</sup> Marine Insurance Act 1906 (MIA) s.66 // [legislation.gov.uk](https://www.legislation.gov.uk) (<https://www.legislation.gov.uk/ukpga/Edw7/6/41/contents>).

<sup>48</sup> *Gauci G.* Op. cit. P. 3.

<sup>49</sup> *Lowndes R., Rudolf G.* Op. cit. P. 103.

<sup>50</sup> *Harris R.* Op. cit. P. 19.

<sup>51</sup> York-Antwerp Rules of 2016. Adopted in New York from May 3 to May 6, 2016, at the 42nd Conference of the Comité Maritime International // ConsultantPlus.

<sup>52</sup> *Hudson N.G., Harvey M.D.* Op. cit. P. 8.

<sup>53</sup> Commentary to the Merchant Shipping Code of the Russian Federation. 2nd ed. amended and supplemented / ed. by G.G. Ivanov. Moscow: Spark, 2005. P. 264.

In the 1924 edition of the York-Antwerp Rules, Rule A provides the following definition of general average, which is still used in their latest editions<sup>54</sup>:

*There is a general average act when, and only when, any extraordinary sacrifice or expenditure is intentionally and reasonably made or incurred for the common safety for the purpose of preserving from peril the property involved in a common maritime adventure.*

This definition closely resembles the one found in the English Marine Insurance Act 1906. This is not coincidental, since the Drafting Committee that prepared the York-Antwerp Rules relied on the English definition as a model, although some modifications were made to its wording<sup>55</sup>.

The 1924 version of the York-Antwerp Rules was adopted in the USSR as early as 1925 by Order No. 6749 of the People's Commissariat of Railways and the People's Commissariat of Justice of the RSFSR<sup>56</sup>. The definition based on the York-Antwerp Rules was subsequently enshrined in Article 142 of the 1929 USSR Merchant Shipping Code<sup>57</sup>. This definition was retained in the 1968 USSR Merchant Shipping Code (Article 232)<sup>58</sup>. The modern definition of general average in the Russian Federation is almost identical to the definition in the York-Antwerp Rules and is found in Article 284 of the MSC RF<sup>59</sup>:

General average is recognized as losses incurred as a result of intentionally and reasonably made extraordinary expenditures or sacrifices for the common safety to preserve from common peril the property involved in a common maritime adventure – vessel, freight, and cargo carried on the vessel.

It is worth noting that the Inland Water Transport Code of the Russian Federation (hereinafter referred to as "IWTC RF") contains a similar definition in Article 140<sup>60</sup>. In the MSC RF definition (as well as in the definitions found in Rule A of the York-Antwerp Rules and the IWTC RF), the follow-

ing elements form the modern concept of general average, which will be further analyzed:

1. Intentional actions.
2. Reasonable actions.
3. Extraordinary sacrifice or expenditure.
4. For the common safety to preserve from common peril.
5. Provided there is a common maritime adventure.

Thus, general average is an ancient institution with its own history of development. The original concept of general average, which emerged several millennia ago, laid the foundation for the further development of the institution. It is remarkable that the institution has not changed significantly over the centuries and has remained in the form close to its early iterations. General average has always been applied as an independent and self-contained legal mechanism, and throughout its history, no other private law institution has emerged that could fully replace its functions and consequences.

## 1.2. Criteria for General Average

The concept of general average is typically revealed through the criteria of this institution outlined in its definition. These criteria will be analyzed in sequence below.

### 1. Intentional Actions

Debates arose over the use of the word "intentional", particularly during the 1924 Stockholm Conference dedicated to the new edition of the York-Antwerp Rules<sup>61</sup>. These discussions stemmed from the fact that the definition in the English Marine Insurance Act uses the word "voluntary" rather than "intentional". Some participants argued that the word "voluntary" implies various and ambiguous interpretations, while the word "intentional"

<sup>54</sup> Butakova N.A. Op. cit. P. 2.

<sup>55</sup> Hudson N.G., Harvey M.D. Op. cit. P. 35.

<sup>56</sup> Keylin A.D. The New York-Antwerp Rules and Their Application in Soviet Maritime Law // Journal of the Institute of Soviet Law No. 1(19). Moscow, 1926. P. 59.

<sup>57</sup> Merchant Shipping Code of the USSR. Approved by the Resolution of the CEC of the USSR and the CPC of the USSR on June 14, 1929 // SZ USSR. 1929. No. 41. Art. 366.

<sup>58</sup> Merchant Shipping Code of the USSR. Approved by the Decree of the Presidium of the Supreme Soviet of the USSR on September 17, 1968 // Code of Laws of the USSR, Vol. 8, p. 123.

<sup>59</sup> Ivanov G.G. Op. cit. P. 262.

<sup>60</sup> Inland Water Transport Code of the Russian Federation of March 7, 2001. No. 24-FZ // Parliamentary Newspaper. No. 45. March 12, 2001.

<sup>61</sup> Hudson N.G., Harvey M.D. Op. cit. P. 36.

suggests a greater decisiveness on the part of the person taking extraordinary actions, making it more appropriate for the definition of general average<sup>62</sup>.

The issue is that actions taken under general average always occur in situations where property is threatened by danger. Can the actions of a person facing danger be considered voluntary? In his *Nicomachean Ethics*, Aristotle distinguished between voluntary and involuntary actions: involuntary actions are those caused by force, whereas voluntary actions imply choice and critical consideration by the individual before acting. However, Aristotle also identified mixed actions — those that may appear voluntary but are, in fact, forced. An example of such mixed actions is the jettisoning of cargo during a storm<sup>63</sup>.

It was probably this ambiguity in wording that led to the inclusion of the word “intentional” in the York-Antwerp Rules. An intentional act undoubtedly denotes an action involving a conscious choice by the individual. It also encompasses situations where actions were taken in response to force-majeure circumstances. At the same time, the term “voluntary” is hardly applicable to the aforementioned situations. Nonetheless, in practice, there is little difference between the requirements of English law and those of the York-Antwerp Rules<sup>64</sup>.

An illustration of this criterion can be found in the English case *Athel Line Ltd v Liverpool and London War Risks Insurance Association Ltd [1944] K.B. 87*. In this case, a vessel sailing in convoy received orders from a naval officer leading the convoy, acting under Admiralty instructions, to return to the port from which it had departed. As a result, the vessel lost six days of its voyage, and a claim was made for general average compensation for the additional fuel and stores consumed. However, the claim was denied because the expenses were incurred through blind and unjustified obedience to the legitimate orders of a superior authority, which did not meet the criterion of intentional action<sup>65</sup>.

Thus, intentionality implies that the action must be taken with the sole purpose of protecting the endangered interests and must result from the master’s independent decision – that is, it is not assumed that the master is simply following orders from higher authorities. An intentional action should result from the application of reason and discretion aimed at solving a specific problem of saving the vessel and cargo<sup>66</sup>.

It is important to answer the question of why this criterion is necessary. Why must the individual’s actions be intentional? This criterion is essential for distinguishing the losses attributed to general average from those incurred accidentally. If the losses arise accidentally and are not caused by intentional actions, the parties will be liable independently – in this situation, the rules of particular average apply. For example, in the General Average Adjustment for the German steamer *Ascania*, the adjuster distinguishes between accidental losses and intentional losses. A blow to the steamer by an underwater rock is considered an accidental action, the losses of which are attributed to particular average. At the same time, the losses from grounding the steamer and hiring a salvage steamer are intentional, so they are attributed to general average<sup>67</sup>.

Should the intention come from the master specifically? Or can actions leading to general average be taken by crew members or, for example, the shipowner’s office? During the drafting of Rule A of the York-Antwerp Rules, there was a proposal to supplement the provision with the phrase “by the master or his representative.” In that case, the interpretation would imply that only the master or his representative, and no one else, could take the actions. However, this idea was not implemented, leaving room for interpretation of the rules to mean that actions taken by crew members may also result in general average<sup>68</sup>.

The position that actions do not necessarily have to be taken by the vessel’s master is also supported by case law. In *Australian Coastal Shipping Commission v Green [1971] 1 Q.B. 456*, general average

<sup>62</sup> Rudolph G.R. York-Antwerp Rules. Their History and Development with Commentary on the 1924 Edition of the Rules / translated by Vinogradov V., Gunn K., Levin M. State Financial Publishing House, Moscow: 1935. P. 29.

<sup>63</sup> Addobati A. Op. cit. P. 153.

<sup>64</sup> Arnould: Law of Marine Insurance and Average / Ed. by Gilman J., Templeman M., Blanchard C., Hopkins Ph., Hart. N. London: Thomson Reuters, 2018. 19th Ed. P. 1803.

<sup>65</sup> Ibid., Lowndes R., Rudolf G. Op. cit. P. 80–81.

<sup>66</sup> Ibid. P. 80.

<sup>67</sup> General Average Adjustment of the German Steamer “Ascania” / I.N. Morin, Adjuster of the Vladivostok Port. Vladivostok: V.K. Johanson Printing House, 1908. P. 7.

<sup>68</sup> Rudolph G.R. Op. Cit. P. 30.

was held to include losses resulting from a decision made by the shipowner's office<sup>69</sup>.

It should be noted that if the master opposed the actions but they were nonetheless carried out by others, this may indicate that the sacrifice was not absolutely necessary, thereby complicating the burden of proving its necessity<sup>70</sup>.

It is also important to understand that in modern shipping, the master is always in communication with the shipowner's head office. Therefore, in critical and emergency situations onboard, constant communication is likely to occur, making the question of who precisely initiated the actions leading to general average less relevant<sup>71</sup>.

## 2. Reasonable Actions

The reasonableness criterion is determined by what the master deemed appropriate under the circumstances existing at the time the act giving rise to general average was performed<sup>72</sup>. Reasonableness means achieving the most beneficial result while causing the least harm to the participants in the maritime adventure<sup>73</sup>. The purpose of this criterion is to ensure that the interests of the participants in the maritime adventure are not adversely affected by unqualified actions by the master or other decision-makers regarding extraordinary expenses<sup>74</sup>.

In the case *Mitsui & Co Ltd v Beteiligungsgesellschaft LPG Tankerlotte mbH & Co KG [2016] EWCA Civ 708 (The Longchamp)*, a fairly flexible interpretation of the reasonableness requirement under the York-Antwerp Rules was applied. In that case, a tanker was seized by Somali pirates. The pirates initially demanded a ransom of \$6 million, but negotiations reduced the amount to \$1.85 million. The English Court of Appeal stated that reasonable actions could include paying the original ransom

amount if such an action were the safest, most effective, and timely means of securing the vessel – and therefore reasonable within the meaning of the rules<sup>75</sup>.

Based on the criterion of reasonableness of the incurred sacrifice, the parties required to contribute to general average may be entitled to a reduction in the amount they must pay<sup>76</sup>. When determining what amount is reasonable, the behavior of the shipowner or master must be analyzed. For example, in the case *The Gratitude (1801) 3 C. Rob. 240*, the master pledged the vessel and cargo to a monye lender on the most burdensome terms. However, since he had no practical alternative but to accept the terms of the contract, the actions were deemed reasonable, and the resulting losses were attributed to general average<sup>77</sup>.

## 3. Extraordinary Expenditure or Sacrifice

The extraordinary criterion means that if the actions arise from ordinary measures taken in fulfillment of the carrier's obligations under the contract of carriage, the resulting expenses cannot be attributed to general average<sup>78</sup>. General average considers and includes only those expenses that would not have been incurred during a normal voyage<sup>79</sup>. This demonstrates that general average applies exclusively with emergencies<sup>80</sup>.

Any maritime activity carries risks, making it necessary to distinguish extraordinary situations from ordinary maritime risks. An illustration of this distinction can be found in the case *Covington v Roberts (1806) 2 Bos. & P.N.R. 378*. In this case, the vessel *Nancy* was captured by a French privateer, but due to a storm, the privateer was unable to board her. The master of the *Nancy*, in an attempt to escape, hoisted the sail, which came under strain and resulted in the breaking of the mainmast.

<sup>69</sup> *Hudson N.G., Harvey M.D.* Op. cit. P. 37.

<sup>70</sup> *Rudolph G.R.* Op. Cit. P. C. 31.

<sup>71</sup> *Lowndes R., Rudolf G.* Op. cit. P. 84.

<sup>72</sup> *Rose F.D.* Op. cit. P. 41.

<sup>73</sup> *Massaki Seke Felix Meze.* Safety of International Navigation and General Average: Dissertation for the Degree of Candidate of Legal Sciences: 12.00.10. - Saint Petersburg, 1998. P. 57.

<sup>74</sup> *Polit O.I.* Commentary on the York-Antwerp Rules of 2004 // ConsultantPlus, 2013. P. 9.

<sup>75</sup> *Rose F.D.* Op. cit. P. 41–42.

<sup>76</sup> *Lowndes R., Rudolf G.* Op. cit. P. 119.

<sup>77</sup> *Ibid.* P. 120.

<sup>78</sup> UNCTAD Secretariat. Op. cit. P. 9.

<sup>79</sup> *Rose F.D.* Op. cit. P. 65.

<sup>80</sup> *Popova E.V.* General Average: Essence, Characteristics, Types // Presentation at the MAC Conference under the Chamber of Commerce and Industry "Current Issues of Private Law". YouTube. Channel of the Chamber of Commerce and Industry of the Russian Federation. // [https://www.youtube.com/live/zZuaVJNh5vQ?si=4JyJ\\_PoTQOLxrlnW](https://www.youtube.com/live/zZuaVJNh5vQ?si=4JyJ_PoTQOLxrlnW)

The judge held that there could be no general average, as these actions fell within the scope of ordinary maritime risk – and nothing of the sort would have happened had the weather been more favorable<sup>81</sup>.

#### 4. Common Safety and Preservation from Common Peril

The criterion was also the subject of discussion at the Stockholm Conference. The question raised was: should there be exclusively common peril, or can an action taken in the common interest be considered sufficient? At the conference itself, none of the participants spoke in favor of applying the broader criterion of interest<sup>82</sup>.

In English law, the practice has developed so that general average covers situations of common safety<sup>83</sup>. Meanwhile, in continental legal systems, emphasis is placed on the criterion of common benefit or shared interest<sup>84</sup>. The difference lies in the fact that, under English law, general average encompasses actions necessary to bring the common maritime adventure to a place of safety, along with the losses directly resulting from those actions. However, it does not cover further actions necessary for the safe continuation of the maritime adventure. The latter is covered by the concept of common interest. As a result, the continental tradition is more favorable to the shipowner, as the shipowner would otherwise be responsible for covering expenses necessary for the continuation of the maritime adventure<sup>85</sup>.

In the CMI Guidelines, it is clarified that the York-Antwerp Rules cover both situations of common safety and common benefit. The latter refers to expenses necessary to allow the vessel to resume its voyage safely. For example, costs for unloading cargo or essential repairs to the vessel<sup>86</sup>. Why does this work this way if the literal wording of the rules speaks of common safety? This is due to the fact that the York-Antwerp Rules contain both literal

and numerical provisions, the latter addressing specific situations of general average<sup>87</sup>. According to the Rule of Interpretation in the York-Antwerp Rules, the numerical rules take precedence over the lettered rules. Some of these numerical rules cover situations related to common interest, which is why general average can arise in cases of both common peril and common interest<sup>88</sup>. For example, in the MSC RF, actions undertaken for the common interest include expenses incurred for the movement of cargo, fuel, or supplies on board the vessel (Article 287 of the MSC RF) and expenses for temporary repairs to the vessel (Article 288 of the MSC RF).

Saving from common peril implies that such peril must be real and imminent – danger cannot be imaginary<sup>89</sup>. But can peril be mistaken? Imagine a situation where the master reasonably believed there was danger and sacrificed some property to save the vessel from perceived peril. However, in reality, no such peril existed. A similar situation was considered in the case *The Wordsworth (1898) 88 Fed. Rep. 313*, where a U.S. court concluded that such a situation would still qualify as general average. A contrary decision was reached in England in *Watson v Firemen's Fund [1922] 2 K.B. 355*, where the court ruled that losses incurred due to an erroneous, albeit reasonable, assumption of impending danger could not be attributed to general average<sup>90</sup>.

The wording currently found in the York-Antwerp Rules and the MSC RF (“for the common safety to preserve from common peril”) suggests that these instruments also allow for situations in which the perceived peril ultimately proves to have been mistaken.

The concept of peril has also been examined in salvage cases. The Maritime Arbitration Commission (hereinafter “MAC”) has stated that the danger need not be immediate; a threat that provides reasonable grounds for requesting assistance from a salvor is sufficient<sup>91</sup>.

<sup>81</sup> *Lowndes R., Rudolf G.* Op. cit. P. 106.

<sup>82</sup> *Rudolph G.R.* Op. cit. P. 29.

<sup>83</sup> *Rose F.D.* Op. cit. P. 8.

<sup>84</sup> *Ibid.*

<sup>85</sup> *Rose F.D.* Op. cit. P. 8.

<sup>86</sup> Comité Maritime International, 2022. Op. cit. P. 6.

<sup>87</sup> *Gutsulyak V.N.* Maritime Law // Moscow: Rosconsult, 2000. P. 279.

<sup>88</sup> UNCTAD Secretariat. Op. cit. P. 10.

<sup>89</sup> *Ibid.*

<sup>90</sup> *Rudolph G.R.* Op. cit. P. 30.

<sup>91</sup> All-Union Chamber of Commerce. Collection of Decisions of the Maritime Arbitration Commission for 1932 and 1933 / edited by S. Penkov. Vneshtorgizdat. Moscow, Leningrad: 1934. P. 7.

For example, in the case of the motor vessel “King Edgar”, the MAC, after analyzing all the circumstances surrounding the vessel’s grounding, concluded that although the vessel was not in immediate danger, the threat was sufficiently real to justify entering into a salvage contract and to support the salvor’s right to a salvage award<sup>92</sup>. This case law can also be applied to analyzing the concept of peril in the context of general average, as both institutions share similar principles and objectives — the preservation of the maritime adventure.

Thus, peril is understood as a situation that the master or another responsible party reasonably perceives as dangerous. At the same time, general average can include expenses incurred in the case of mistaken peril, provided the master had reasonable grounds to suspect the risk of peril. According to the York-Antwerp Rules and the MSC RF, the criterion of saving from common peril also extends to cases where actions are taken in the “common interest” — for example, expenses incurred for temporary repairs to the vessel.

### 5. Existence of a Common Maritime Adventure

While Rule A of the York-Antwerp Rules does not directly specify who participates in the common maritime adventure, the MSC RF clarifies this concept, stating that it includes the vessel, cargo, and freight. This wording aligns with English legal traditions, where the subjects are expressed as objects or property; however, it should be understood that this refers to the shipowner, cargo owner, and charterer.

It should be noted that the definition requires that the adventure to be maritime. This means that the institution of general average applies specifically to maritime transport and does not extend to land or air transport<sup>93</sup>. A maritime adventure is considered complete once the cargo is unloaded at the port of destination. However, if the voyage is

terminated for any reason at an intermediate port, the maritime adventure is deemed to be completed at that port<sup>94</sup>.

In general average, there must be at least two distinct interests at risk of damage. This is another criterion that distinguishes general average from particular average<sup>95</sup>. For example, in the English case *Kemp v Halliday (1866) L.R. 1 Q.B. 520*, the court held that the sacrifice must necessarily be made to preserve the property of more than one party<sup>96</sup>. However, multiple interests may be held by a single person. Section 66(7) of the English Marine Insurance Act provides that if the vessel, freight, and cargo – or any two of these – belong to the same insurer, general average losses and contributions are to be assessed as if those interests were owned by different parties<sup>97</sup>.

To illustrate a situation involving only one interest, *Popova E.V.* provides the following example: a vessel is transporting seafood that has begun to spoil. In order to preserve the cargo, the master diverts to the nearest port before completing the voyage. This does not constitute an act of general average, as only one interest — the cargo owner’s — is involved, and no other interests are at risk<sup>98</sup>. However, if the vessel were carrying self-igniting cargo and deviated from its route to enter a port to secure it, the expenses would be attributed to general average. In that case, had the cargo ignited, the interests of both the vessel and the freight would have been affected<sup>99</sup>.

Rule B of the York-Antwerp Rules (introduced in 1994 following the Sydney Conference<sup>100</sup>) expressly states — and Paragraph 4 of Article 284 of the MSC RF reiterates — that a common maritime adventure also includes situations in which one or more vessels are towing or pushing another vessel or other vessels, provided that all are engaged in commercial activity.

Since three interests — the vessel, freight, and cargo — are involved in a maritime adventure,

<sup>92</sup> All-Union Chamber of Commerce. Collection of Decisions of the Maritime Arbitration Commission under the All-Union Chamber of Commerce for 1934 and 1935 / compiled and edited by P.P. Vinogradov and S.T. Demin. Vneshtorgizdat. Volume two. Moscow, Leningrad: 1936. P. 14.

<sup>93</sup> *Lowndes R., Rudolf G.* Op. cit. P. 101.

<sup>94</sup> Comité Maritime International, 2022. Op. cit. P. 8.

<sup>95</sup> *Rose F.D.* Op. cit. P. 21.

<sup>96</sup> *Lowndes R., Rudolf G.* Op. cit. P. 103.

<sup>97</sup> *Ibid.* P. 104

<sup>98</sup> *Popova E.V.* Op. cit.

<sup>99</sup> *Ibid.*

<sup>100</sup> *Hudson N.G., Harvey M.D.* Op. cit. P. 42.

sacrifices typically affect one of them<sup>101</sup>. A classic example of a cargo sacrifice is the jettisoning of goods overboard to lighten the vessel. Another common scenario arises when, in order to extinguish a fire on board, it becomes necessary to flood the hold, thereby damaging the cargo and causing losses<sup>102</sup>.

The sacrifice of the vessel may be exemplified by the use of its components as fuel or by intentional grounding to avoid danger<sup>103</sup>. Freight that was to be paid, but is lost due to the loss or damage of the cargo, is likewise considered a general average loss<sup>104</sup>.

An important question is whether the entire sequence of actions must result in success. However, the definition of a general average act in Rule A does not require that any specific act, sacrifice, or expenditure be proven to have contributed to the ultimate success of the overall operation<sup>105</sup>.

However, when reading Rule A together with Rule XVII of the York-Antwerp Rules, it must be concluded that the value of the contribution to general average is calculated based on the net real value of the property at the end of the adventure, at the port of destination. This means that if part of the common maritime adventure does not reach the port of destination, the valuation of the parties' contributions becomes impossible, and consequently, the distribution of general average contributions cannot be carried out<sup>106</sup>.

For example, in *Chellew v Royal Commission on the Sugar Supply* [1921] 2 K.B. 627, a vessel sustained hull and engine damage, and the master brought it into a port of refuge, incurring expenses that could have been attributed to general average.

However, after departing the port of refuge, a fire broke out, resulting in the total loss of both the vessel and its cargo. The shipowner's claim against the cargo owners for reimbursement of the port of refuge expenses was dismissed, as the property of all participants in the maritime adventure had been lost<sup>107</sup>. Therefore, for a general average claim to be valid, the actions taken must ultimately be successful in preserving the property.

Thus, all the elements that together constitute general average have been considered. A general average act must be initiated by the master or another authorized decision-maker, provided the action is both intentional and reasonable. Intentional actions are those that arise from the free and deliberate choice of the decision-maker. Reasonableness is assessed based on what the master considers appropriate under the circumstances, with the aim of achieving the most favorable outcome while minimizing damage. The actions must also be extraordinary — that is, they must go beyond the scope of routine measures associated with ordinary maritime risks. Additionally, such actions must be undertaken for the common safety. It is not required that the peril be imminent; if the master reasonably believes that danger is likely to arise, losses incurred as a result may still qualify as general average. General average may also apply in situations involving a "common interest", where the immediate danger has passed, but certain expenses remain necessary to complete the maritime adventure. Finally, a key condition for attributing losses to general average is the existence of a maritime adventure involving more than one interest, such as the vessel, freight, and cargo, affected by the act. ■

<sup>101</sup> UNCTAD Secretariat. Op. cit. P. 11.

<sup>102</sup> Ibid.

<sup>103</sup> Ibid. P. 12.

<sup>104</sup> Ibid.

<sup>105</sup> *Hudson N.G., Harvey M.D.* Op. cit. P. 37.

<sup>106</sup> *Ukattah Ch.* Op. cit. P. 25.

<sup>107</sup> *Ukattah Ch.* Op. cit. P. 24.



**Дарья Ждан-Пушкина,**

арбитр, медиатор,  
исполнительный директор Центра медиации “Solis”



**Анастасия Широбокова,**

кейс-администратор Центра медиации “Solis”

## Регулирование общей аварии в морском арбитраже

### Актуальность

Морское право, часто рассматриваемое через призму комплексных международных норм и конвенций, включает в себя множество уникальных правовых принципов, которые регулируют сложные взаимоотношения между судовладельцами, грузовладельцами и страховщиками. Среди этих принципов доктрина общей аварии выделяется как один из ключевых правовых институтов, воплощающих дух сотрудничества и совместной ответственности, присущий морским операциям. Общая авария возникает в ситуациях, когда для сохранения морского предприятия приходится идти на чрезвычайные жертвы, вынуждая заинтересованные стороны пропорционально распределять понесенные расходы. Этот правовой механизм подчеркивает не только совместный характер морской деятельности, но и необходимость принятия справедливых решений в случае опасности.

Важность общей аварии в морском арбитраже трудно переоценить. Поскольку мировая

торговля продолжает расширяться и частота морских инцидентов, таких как потеря груза, повреждение судов и стихийные бедствия, возрастает от года к году, закономерно возникает потребность в создании надежной основы для разрешения конфликтов. По данным Международной морской организации (ИМО), более 90% мировой торговли осуществляется по морским путям, что делает необходимым эффективное регулирование морских споров. Только в 2022 году на долю морских арбитражных дел, связанных с претензиями по общей аварии, пришлось примерно 25% всех морских арбитражных споров, что отражает важнейшую роль, которую эта доктрина играет в отрасли.

В этой статье рассматриваются тонкости регулирования общей аварии в контексте морского арбитража, исследуются его историческая эволюция, правовые основы и актуальность. Изучая известные судебные прецеденты и текущую статистику, мы стремимся пролить свет на сущность общей аварии как института, способствующего справедливости и стабильности в морской торговле.

## Введение

Термин «общая авария» был впервые введен в употребление в XVII веке. Истоки того, к чему мы сейчас применяем это понятие, прослеживаются с эпохи древних рабовладельческих обществ. С начала развития цивилизации участники морской торговли сталкивались с многочисленными рисками при перевозке товаров по морю, от нападения пиратов до суровых погодных условий — в дополнение к простым человеческим ошибкам. Вышеперечисленные опасности нередко приводили к повреждению не только судов, но и груза, который они перевозили. Следовательно, постепенно назревала необходимость в разработке руководящих принципов для регулирования отношений между сторонами, участвующими в морской торговле, гарантирующих справедливое распределение убытков, возникающих в результате разнообразных морских инцидентов.

На протяжении многих веков порт был единственным средством регулирования отношений, возникавших при распределении убытков в результате морских аварий. Одним из наиболее устойчивых принципов морской торговли, который лежит в основе современной концепции общей аварии, является идея «пожертвовать частью, чтобы спасти целое».

## Понятие общей аварии

Общая авария (англ. *general average*) — это концепция в морском праве, которая относится к общим убыткам, понесенным в результате действий, предпринятых для обеспечения безопасности всего морского предприятия.

Согласно ст. 284 Кодекса торгового мореплавания Российской Федерации (КТМ РФ) общая авария признается как убытки, возникшие в результате намеренно и разумно произведенных чрезвычайных расходов или жертвований, направленных на сохранение от общей опасности имущества, участвующего в общем морском предприятии. Это имущество включает в себя как само судно, так и фрахт, а также груз, перевозимый судном.

Таким образом, общая авария подразумевает, что все участники морского предприятия (собственники судна, грузовладельцы и фрахтователи) должны совместно нести убытки, возникшие в результате мер, принятых для

предотвращения более серьезных потерь или ущерба. Эта концепция способствует справедливому распределению расходов и убытков среди всех сторон, вовлеченных в морскую перевозку.

## Признаки общей аварии в морском праве

В морском праве ущерб классифицируется как общая авария, только если он является результатом события, которое соответствует определенным критериям, указывающим на общую аварию. Критерии следующие:

1. Чрезвычайная ситуация: убытки должны быть вызваны непредвиденными расходами, понесенными во время рейса, которые не были запланированы до отправления.

2. Активные меры: предпринимаемые действия должны быть превентивными; простое воздержание от действий не имеет значения.

3. Преднамеренные действия: события, приведшие к потере, должны быть вызваны действиями человека, а не случайными происшествиями.

4. Общая безопасность: основной целью предпринимаемых действий должна быть защита судна, его груза и связанных с ним грузов.

5. Общая опасность: важно, чтобы существовала коллективная угроза грузу; без груза не может быть общей опасности.

6. Разумные действия: принимаемые меры должны быть направлены на эффективную минимизацию потерь, обеспечивая разумность и целенаправленность действий.

В качестве примеров можно привести следующие обстоятельства:

1) заход судна в промежуточный порт или возвращение в порт отправления; убытки — затраты в порту-убежище, стоимость перегрузочных операций;

2) тушение пожара на судне — повреждение тех частей судна, которые не были в огне, затопление судна;

3) выбрасывание «законного» груза за борт в целях спасения от общей опасности;

4) перегрузка груза и другого имущества в случае нахождения судна на мели и ущерб, причиненный при снятии судна с мели, если посадка судна на мель была необходима в целях спасения судна и груза;

5) вознаграждение спасателям.

## Распределение убытков

Важным компонентом общей аварии является справедливое распределение убытков. Частные убытки, которые затрагивают только одну сторону, несет исключительно эта сторона. Однако убытки от общей аварии, возникшие в результате действий, предпринятых для спасения всего предприятия, пропорционально распределяются между сторонами, заинтересованными в рейсе, в соответствии со стоимостью их соответствующих интересов. Подробные примеры этих расчетов, а также используемые формулы можно найти в Руководстве по общим авариям, опубликованном Международным морским комитетом (ММК).

Чтобы проиллюстрировать этот принцип, представим ситуацию, в которой судно перевозит груз, принадлежащий нескольким сторонам. Если часть груза выбрасывается за борт, чтобы спасти судно от затопления, убытки несет не только владелец этого груза. Общая сумма убытков пропорционально делится между судовладельцем, владельцем выброшенного за борт груза и владельцами оставшегося груза исходя из относительной стоимости их соответствующих вкладов.

Центральное место в этом процессе занимает диспашер (или, как его иногда называют, «регулирующий»). Обычно назначаемый судовладельцем, этот специалист играет решающую роль в справедливом определении и распределении взносов в общую аварию. Беспристрастность и независимость имеют первостепенное значение для работы диспашера. Специалист тщательно собирает всю необходимую документацию, включая отчеты инспектора об аварии, судовые и машинные журналы, заявление капитана (часто в форме морского протеста), сертификаты, относящиеся к судну и грузу, а также документы, подтверждающие стоимость груза и имущественный интерес фрахтователей. В итоге диспашер отвечает за сбор взносов от всех сторон и распределение средств в соответствии с рассчитанными пропорциями. На протяжении всего этого процесса диспашер поддерживает открытую связь с участниками, регулярно сообщая о ходе работы. Сами же взносы на общую аварию делаются на счет диспашера либо подтверждаются банковской гарантией / гарантией страховой компании. Формы гарантий приведены

в Руководстве по общей аварии Международного морского комитета.

Рассмотрим некоторые примеры судебных дел, связанных с общей аварией.

### *Stroyservice Trading Limited (Kunp) v. ООО СК «ОРБИТА» (№ А40-101639/19-43-928)*

В данном деле рассматривался иск о выплате взносов по общей аварии. 9 октября 2018 года судно «НИЛА» получило повреждения корпуса, что привело к затоплению. Судно и его груз были впоследствии спасены ФГБУ «Морская спасательная служба», после чего было объявлено об общей аварии 30 октября 2018 года. Компания *Stroyservice Trading Limited*, владелец груза, обратилась за страховым возмещением к страховщику ООО СК «ОРБИТА», чтобы покрыть свои взносы по общей аварии.

Однако страховщик выдвинул два ключевых возражения. Во-первых, со ссылкой на расследование Ространснадзора он утверждал, что авария была вызвана чрезмерной коррозией, что сделало судно непригодным к плаванию в соответствии со ст. 124 КТМ РФ. Во-вторых, страховщик оспорил оценку судна, использованную при расчете общей аварии, заявив, что зависимость оценщика от оценки судовладельца помешала надлежащему расчету общей суммы страхового взноса. Владелец груза возразил, что возражение о немореходности является недействительным, поскольку ему не было известно о состоянии судна.

В итоге суды отклонили требования грузовладельца о страховом возмещении 18 сентября 2019 года, 27 января 2020 года и 26 мая 2020 года. Решение суда зависело от того, согласится ли судья с доводами страховщика относительно немореходности судна и неправильной оценки общей аварии. Данное дело подчеркивает сложность требований по общей аварии, особенно когда речь идет о мореходных качествах судна и точной оценке стоимости.

### *ООО «Контур СПб» v. ООО «СК «Согласие» (№ А56-102256/2018)*

Это дело касалось спора о выплатах по общей аварии после инцидента с судном «Абрау». 18 января 2018 года на указанном судне отказало сцепление, что привело к потере рулевого

класса и созданию аварийной ситуации, то есть серьезной угрозе для судна. Были привлечены спасательные службы, которые отбуксировали судно в безопасное место. 2 февраля 2018 года была подана декларация об общей аварии, в которой ООО «Корабли и люди» выступало в качестве диспашера.

Страховщик ООО «СК «Согласие» отклонил требование о выплате страхового возмещения по общей аварии, мотивируя это тем, что немореходные качества судна, в частности отказ сцепления в результате естественного износа, препятствовали страхованию. Однако ООО «Контур СПб» представило убедительные доказательства обратного. Расследование Ространснадзора показало, что поломка сцепления произошла из-за удара гребного винта о подводный объект, что было подтверждено независимым экспертом из Государственного университета морского и речного флота имени адмирала С.О. Макарова и последующим водолазным осмотром.

7 мая 2019 года суд вынес решение в пользу ООО «Контур СПб», обязав ООО «СК «Согласие» выплатить заявленные страховые взносы по общей аварии. Однако при подаче апелляции окончательная сумма возмещения была уменьшена на сумму франшизы по полису. Это дело подчеркивает важнейшую роль независимых исследований и заключений экспертов в разрешении сложных споров, связанных с претензиями по общей аварии и оценкой мореходных качеств судна.

### **Akari Free Port Ltd. v. ПАО «САК «Энергогарант» (№ А40-221349/19-68-1450)**

В данном случае возник спор о страховом возмещении расходов по общей аварии. 28 ноября 2017 года на судне «УМУТ» произошел отказ двигателя, что потребовало захода в порт-убежище. Декларация об общей аварии была опубликована 1 декабря 2017 года.

Примечательно, что грузополучатель (*Akari*), фрахтователь и судовладелец достигли мирового соглашения относительно распределения расходов по общей аварии, которое впоследствии было одобрено страховщиком. Несмотря на это соглашение, *SEVEN SEAS & CO. LTD.*, назначенный диспашер, не производил формальной корректировки.

24 января 2020 года суд отклонил иск *Akari* о выплате страхового возмещения; решение было оставлено в силе в апелляционном порядке 28 июля 2020 года. Отсутствие официальной корректировки по общей аварии, несмотря на наличие мирового соглашения между заинтересованными сторонами, и послужило основанием для решения суда. Данное разбирательство подчеркивает важность полного и надлежащим образом задокументированного процесса корректировки по общей аварии, даже если кажется, что мировое соглашение разрешает основной спор.

### **ООО «Баррус Лоджистикс» v. АО «Страховое общество газовой промышленности» (№ А40-291576/19-67-1287)**

В указанном разбирательстве рассматривался спор о гарантии выплаты взносов по общей аварии. 23 августа 2019 года на судне *Beautrophy* произошел отказ главного двигателя, в результате чего судно дрейфовало в море. Спасательные службы отбуксировали судно в порт-убежище на Шри-Ланке для ремонта. После ремонта судно проследовало в порт разгрузки. В сентябре 2019 года была составлена декларация об общей аварии, в качестве составителя которой был назначен диспашер *Groninger Welke Janssen Sworn Average Adjusters* (Нидерланды). Впоследствии диспашер запросил у ООО «Баррус Лоджистикс» взносы по общей аварии, что и предполагалось.

АО «Страховое общество газовой промышленности», являющееся страховщиком, отказалось предоставить гарантию по этим взносам. Отказ был обоснован несколькими аргументами: отсутствие страхования каско у судна; отсутствие необходимого обязательства по обеспечению безопасности (со ссылкой на ст. 273 КТМ РФ); недостаточные доказательства общей опасности, угрожающей как судну, так и грузу; отсутствие доказательств, подтверждающих способность судовладельца сохранить груз; исключение потерь, связанных с двигателем, из общей аварии; отсутствие повреждений судна или груза, а также в конечном счете отсутствие признанной общей аварии.

13 декабря 2019 года суд оставил в силе отказ страховщика предоставить гарантию, и это решение было подтверждено в апелляционном порядке.

Указанное дело выдвигает на первый план строгие критерии к предъявлению обоснованного требования по общей аварии и обеспечению выплат, подчеркивая необходимость демонстрации очевидной общей опасности и соблюдения установленных морских правовых принципов.

### ***Alize 1954 and another (Appellants) v. Allianz Elementar Versicherungs AG and others [2021] UKSC 51***

По данному кейсу Верховный суд Соединенного Королевства рассмотрел спор, возникший в связи с судном *CMA CGM LIBRA*. Судно, следовавшее из Китая в Гонконг, село на мель за пределами обозначенного фарватера 18 мая 2011 года. После объявления общей аварии судовладельцы попытались взыскать взносы за общую аварию с владельцев груза.

Суд первой инстанции признал судно непригодным к плаванию из-за ошибочного плана маршрута. В апелляции судовладельцы утверждали, что посадка на мель произошла в результате навигационной ошибки или халатности, что подпадает под исключение, предусмотренное правилом 2(a) ст. IV Гаагских правил, которое освобождает судовладельцев от ответственности за убытки, возникшие в результате халатности. Верховный суд в итоге постановил, что неосторожное управление судном действительно может привести к нарушению мореходности. В частности, суд подчеркнул, что наличие и использование точного плана маршрута являются важнейшими элементами мореходности. Иск судовладельцев о возмещении общей аварии был отклонен.

Это решение разъясняет взаимосвязь между навигационными ошибками, немореходностью судна и правом на возмещение расходов по общей аварии в соответствии с Законом Великобритании о морской перевозке грузов 1971 года, включающим принципы Гаагских и Гаагско-Висбийских правил.

### ***Mitsui & Co Ltd and others (Respondents) v. Beteiligungsgesellschaft LPG Tankerflotte MBH & Co KG and another (Appellants)***

Указанное судебное разбирательство началось вокруг спора о выплатах по общей аварии после пиратского нападения на судно *LONGCHAMP* в январе 2009 года.

Судовладельцы заплатили выкуп в размере 1,85 млн долларов, чтобы обеспечить освобождение судна. Эта сумма была значительно ниже первоначального требования пиратов в 6 млн долларов, чего удалось добиться в результате переговоров. Судовладельцы объявили общую аварию, требуя возмещения различных расходов, понесенных во время переговоров и в период нахождения в плену, включая заработную плату экипажа (с бонусами за риск), питание, расходные материалы и топливо, — это расходы, которые считаются понесенными вместо выплаты более крупного выкупа.

Владельцы груза оспорили иск, утверждая, что первоначальный выкуп в размере 6 млн долларов был необоснованным расходом, не относящимся к общей аварии, что делает любые последующие меры по экономии неуместными. Суд первой инстанции встал на сторону судовладельцев. Однако Апелляционный суд отменил это решение, постановив, что взносы по общей аварии должны быть ограничены фактически выплаченным выкупом.

Верховный суд Соединенного Королевства в конечном счете отменил решение Апелляционного суда в 2017 году. На основе Йорк-Антверпенских правил 1974 года суд постановил, что расходы, понесенные вместо других расходов, которые можно было бы квалифицировать как общую аварию, сами по себе имеют право на выплату взносов по общей аварии независимо от потенциальной экономии для других интересов. Суд постановил, что, даже если первоначальное требование о выкупе было признано необоснованным, последующие действия, предпринятые для уменьшения ущерба (снижения суммы выкупа), были законными попытками предотвратить общую аварию — следовательно, связанные с этим расходы были возмещаемы.

Это дело создает важный прецедент в отношении размера взносов по общей аварии в ситуациях, связанных с выплатой выкупа пиратам.

### ***St Maximus Shipping Co Ltd v. AP Moller-Maersk A/S [2014] EWHC 1643 (Comm)***

Коммерческий суд Англии и Уэльса рассмотрел толкование гарантийного письма, касающегося взносов по общей аварии. *AP Moller-Maersk A/S*, будучи фрахтователем, направила гарантийное письмо судовладельцам, *St Maximus Shipping Co Ltd*,

обязавшись оплатить «соответствующую долю любых сборов по общей аварии и/или специальных сборов <...>, причитающихся с груза, его грузоотправителей или владельцев в соответствии с подготовленными депешами назначенными диспетчерами». Эта гарантия содержала ссылку на соглашение о фрахтовании от 16 августа 2004 года и соответствующие коносаменты.

Возник спор по поводу толкования термина «надлежащая пропорция». Фрахтователи утверждали, что это ограничивает их ответственность суммой, причитающейся им по закону, исходя из их пропорциональной доли в общей аварии, которая была меньше суммы, указанной в окончательной корректировке общей аварии («отправка»). Судовладельцы, напротив, утверждали, что гарантия обязывала фрахтователей выплатить полную сумму, указанную в отправке.

Суд встал на сторону судовладельцев, постановив, что гарантийное письмо представляет собой безусловное обязательство выплатить сумму, указанную в депеше. Аргументация суда подразумевала взаимную договоренность: если в сообщении была завышена ответственность фрахтователей, они могли потребовать возмещения от судовладельцев. И наоборот, если в сообщении сумма была занижена, фрахтователи несли полную ответственность в размере суммы, указанной в сообщении, независимо от их пропорциональной доли.

Этот случай дает ценное разъяснение относительно толкования формулировки гарантии в контексте урегулирования общей аварии.

### **Дело АО «ТСПК» v. ООО «Антракс» (№ А51-5481/2022)**

30 августа 2023 года Пятый арбитражный апелляционный суд (г. Владивосток) рассмотрел иск АО «ТСПК» (фрахтователь) к ООО «Антракс» (судовладелец) о взыскании убытков и неосновательном обогащении. Судовладелец предъявил встречный иск о взыскании фрахта по договору тайм-чартера, стоимости топлива, судового масла и услуг спутниковой связи. ООО «Антракс» владеет судном «Григорий Ловцов». Между ним и фрахтователем был заключен договор фрахтования судна на время (тайм-чартер) для перевозки груза.

6 декабря 2021 года судно вышло из порта с грузом по направлению в порт Корсаков.

8 декабря судовладелец изменил рейсовое задание и направил судно в залив Удская Губа. 21 декабря осуществлены выгрузка груза и погрузка другого груза на борт, после чего судно направилось в новый порт. В пути следования в районе Охотского моря судно шло своим ходом, в том числе среди льда; с 26 декабря судно дрейфовало среди льда, а 27 декабря подошло к острову Энгельма. Считая, что судно находится в море во льдах, судовладелец выставил фрахтователю счет в целях буксировки судна. Фрахтователь счет оплатил. 4 января 2022 года в районе острова Утичий капитан судна подал сигнал бедствия, так как буксир вышел из строя. На следующий день экипаж судна был эвакуирован вертолетом, а судно оставлено в море до весны.

Фрахтователь уведомил судовладельца о расторжении договора и потребовал вернуть средства за буксировку судна, так как услуга не была оказана. В апреле 2022 года судовладелец нашел судно, обеспечил его новым экипажем и доставил в порт Находка. Судовладелец обратился к фрахтователю со встречным иском, полагая, что судно было в аренде у фрахтователя до 24 июня 2022 года.

Судовладелец не хотел отдавать деньги, переданные для буксировки судна. Он полагал, что деньги были направлены для спасения судна из ледяного плена. Однако суд не согласился с позицией судовладельца и пояснил, что это не исключает правил о применении неосновательного обогащения, так как судно не было спасено в тот момент и услуги по буксировке не были оказаны. Судовладелец полагал, что к данному случаю необходимо применить принципы общей аварии. В частности, к таким расходам судовладелец отнес расходы на эвакуацию экипажа судна и считал, что их нужно вычесть из перечисленного фрахтователем аванса на буксировку судна. Суд посчитал, что действия по доставке судна в порт Находка новым экипажем нельзя признать спасением судна, поскольку судно прибыло своим ходом.

Суд отметил, что в рамках общей аварии должна быть составлена диспаша, привлечен диспашер. В деле отсутствуют доказательства того, что эти события произошли. Общая авария не была установлена. Из-за этого суд посчитал правильным вернуть аванс на буксировку судна и взыскать его с судовладельца.

## Заключение

Регулирование общей аварии в морском арбитраже представляет собой уникальное пересечение морского права, договорного права и международного разрешения споров. Хотя этот процесс и предлагает значительные преимущества с точки зрения эффективности, компетентности и конфиденциальности по сравнению с традиционными судебными разбирательствами, он не лишен определенных несовершенств. Сложности, связанные с определением общей аварии, точной оценкой убытков и справедливым распределением взносов, требуют глубокого понимания морских конвенций, национальных законов и конкретных условий соответствующих контрактов. Судебные разбирательства, рассмотренные в этой статье, демонстрируют широкий спектр споров, которые могут возникнуть: от разногласий по поводу существования общей угрозы до проблем, связанных с оценкой активов и толкованием договорных положений. Роль диспашера как нейтрального и опытного посредника имеет первостепенное значение для обеспечения справедливого и эффектив-

ного разрешения споров, однако вероятность возникновения споров, связанных с выводами диспашера, сохраняется.

Развитие морского права и арбитражной практики будет и дальше оказывать влияние на регулирование общей аварии. Все более активное использование стандартизированных правил, таких как Йорк-Антверпенские правила, и развитие специализированных арбитражных центров и центров медиации, обладающих опытом в морских вопросах, будут способствовать большей последовательности и предсказуемости.

Однако присущие морским происшествиям сложности и разнообразие затрагиваемых интересов потребуют постоянных усилий по совершенствованию процедур и обеспечению справедливого и эффективного разрешения этих споров. Оптимальное урегулирование претензий по общей аварии остается жизненно важным для поддержания стабильности и целостности международной морской торговли, а постоянное улучшение механизмов урегулирования споров является ключом к управлению этим сложным правовым ландшафтом. ■



**Daria Zhdan-Pushkina,**

Arbitrator, Mediator,  
Executive Director of the Solis Mediation Centre



**Anastasia Shirobokova,**

Case Administrator of the Solis Mediation Centre

# Regulation of General Average in Maritime Arbitration

## Relevance

Maritime law, often viewed through the prism of complex international rules and conventions, encompasses many unique legal principles that govern the intricate relationships between ship-owners, cargo owners, and insurers. Among these principles, the doctrine of general average stands out as one of the key legal institutions, embodying the spirit of cooperation and shared responsibility inherent in maritime operations. General average arises in situations where extraordinary sacrifices have to be made to preserve the maritime venture, requiring the parties involved to share the costs incurred proportionately. This legal mechanism not only underscores the cooperative nature of maritime activities but also highlights the importance of fair decision-making in times of peril.

The significance of the general average in maritime arbitration cannot be overestimated. As international trade continues to grow, the frequency of maritime incidents — such as cargo loss, vessel damage and natural disasters — increases year by year, creating a growing need for a robust for dis-

pute resolution framework. According to the International Maritime Organisation (IMO), more than 90% of global trade is conducted by sea, making the effective management of maritime disputes essential. In 2022 alone, maritime arbitration cases involving general average claims accounted for approximately 25 per cent of all maritime arbitrations, underscoring the critical role this doctrine plays in the industry.

This article examines the intricacies of general average regulation within the context of maritime arbitration, focusing on its historical evolution, legal underpinnings, and contemporary relevance. Through an analysis of established case law and recent statistical data, the study aims to elucidate the role of the general average as a legal institution that fosters fairness and stability in the maritime industry.

## Introduction

The term «general average» was first coined in the 17<sup>th</sup> century; however, the origins of the concept can be traced back to the era of ancient slave societies.

Since the dawn of civilization, maritime traders have faced numerous risks in the transport of goods by sea, ranging from pirate attacks to severe weather conditions, as well as simple human error. These dangers often resulted in damage not only to ships but also to the cargo they carried. Consequently, the necessity for guidelines to regulate relationships between parties engaged in maritime trade emerged, with the aim of ensuring a fair allocation of losses arising from a variety of maritime incidents.

For many centuries, concept of general average served as the principal means of regulating the allocation of losses arising from maritime casualties. One of the most enduring principles of maritime commerce – forming the foundation of the modern doctrine of general average – is the notion of “sacrificing a part to save the whole.”

### The Concept of General Average

General average is a principle of maritime law that refers to shared losses incurred as a result of actions taken to ensure the common safety of the entire maritime venture.

According to Article 284 of the Code of Merchant Shipping of the Russian Federation (CMS-RF), general average is defined as a loss resulting from extraordinary expenses or sacrifices that are intentionally and reasonably incurred to preserve property involved in a common maritime venture from a common peril. This property includes both the vessel itself and the freight and cargo it carries.

Thus, the doctrine of general average implies that all parties participating in the maritime venture—shipowners, cargo owners and charterers—must proportionately share the losses arising from measures undertaken to avert greater loss or damage. This principle promotes the equitable distribution of costs and losses among all parties involved in sea freight.

### Signs of a General Average in Maritime Law

In maritime law, damage is classified as general average only if it results from an event that meets specific criteria. The following conditions must be satisfied for a loss to qualify as general average:

#### 1. Emergency

Losses must result from unforeseen expenses incurred during the voyage, which were not anticipated prior to departure.

#### 2. Active measures

Actions taken must be preventive; simply refraining from action is not sufficient.

#### 3. Deliberate actions

The events leading up to the loss must be caused by human intervention, not by random accidents.

#### 4. Common security

The primary purpose of the action taken should be to protect the ship, its cargo, and any associated freight.

#### 5. Common danger

It is important that there be a collective threat to the cargo; without the cargo, there can be no common danger.

#### 6. Reasonable action

The actions undertaken must be reasonable and proportionate to the circumstances, aimed at effectively minimizing potential losses.

Examples include the following circumstances:

(1) vessel calling at an intermediate port or returning to the port of departure, with losses consisting of the costs incurred at the port of refuge and expenses related to transshipment operations.

(2) extinguishing a fire on a vessel may result in damage to parts of the vessel not directly affected by the fire, including flooding caused by firefighting efforts.

(3) jettisoning lawful cargo to avert a common peril.

(4) transshipment of cargo and other property may be undertaken when a vessel is aground, and damage sustained while aground may also qualify – provided the grounding was necessary to save the vessel and cargo from a common peril.

(5) remuneration to salvors.

### Allocation of Losses

An important component of a general average is the equitable distribution of losses. Private losses that affect only one party are borne solely by that party. However, losses from a general average arising from a general average event — resulting from actions taken to preserve the entire maritime venture — are apportioned proportionately among all parties with an interest in the voyage, according to the value of their respective interests. Detailed examples of such calculations, as well as the formulae applied, are readily available in the general average manual published by the International Maritime Committee (IMC).

To illustrate this principle, consider a situation in which a ship owned by multiple parties. If a portion of the cargo is jettisoned to save the ship from sinking, the resulting loss is not borne solely by the owner of the sacrificed cargo. Instead, the total loss is shared proportionally among the shipowner, the owner of the jettisoned cargo, and the owners of the remaining cargo, based on the relative value of their respective interests.

Central to this process is the role of the dispatcher (also referred to as the adjuster). Typically appointed by the shipowner, this professional plays a crucial role in the fair determination and apportionment of general average contributions. Impartiality and independence are paramount to the dispatcher's work. The dispatcher meticulously collects all relevant documentation, including accident reports prepared by inspectors, the ship's and engine room logs, the master's statement (often in the form of a maritime protest), certificates pertaining to the vessel and cargo, and documents evidencing the value of the cargo and the charterers' property interest. The dispatcher is ultimately responsible for collecting contributions from all parties and distributing the funds in accordance with the calculated proportions. Throughout this process, they maintain open communication with all participants, providing regular updates on their progress. Contributions to the general average are either paid into the dispatcher's account or supported by a bank or insurance company guarantee. Guarantee forms are provided in the International Maritime Committee's General Average Manual.

Let's look at some examples of court cases involving a general average.

***Stroyservice Trading Ltd (Cyprus)  
v SK ORBITA LLC***  
**Case No. A40-101639/19-43-928**

In the case of *Stroyservice Trading Ltd (Cyprus) v SK ORBITA LLC* (Case No. A40-101639/19-43-928), the court considered a claim for payment of general average contributions. On 9 October 2018, the vessel NILA suffered hull damage, resulting in flooding. The vessel and its cargo were subsequently salvaged by the FGBU «Marine Rescue Service», which led to the declaration of general average on 30 October 2018. *Stroyservis Trading Ltd*, the owner of the cargo, submitted an insurance claim to its insurer, SK ORBITA LLC, seeking indemnity to cover its general average contribution.

However, the insurer raised two key objections. First, referring to the *Rostransnadzor* investigation, they argued that the accident was caused by excessive corrosion, which rendered the vessel unseaworthy under Article 124 of the Russian Merchant Shipping Code. Second, they challenged the valuation of the vessel used in calculating the general average, arguing that the valuer's reliance on the shipowner's own assessment prevented a proper determination of the total insured value. The cargo owner argued that the unseaworthiness exclusion was invalid, as it had no knowledge of the vessel's condition.

The courts ultimately rejected the cargo owner's claims for insurance benefits in decisions dated 18 September 2019, 27 January 2020 and 26 May 2020. The outcome turned on the judge's agreement with the insurer's arguments concerning the vessel's unseaworthiness and the flawed assessment of the general average contribution. This case highlights the complexity of general average claims, particularly in relation to the vessel's seaworthiness and the challenges of establishing an accurate valuation for the purposes of contribution.

***LLC Kontur SPB v LLC IC Soglasiiye***  
**Case No. A56-102256/2018**

This case concerned a dispute over general average contributions following an incident involving the vessel *Abrau*. On 18 January 2018, the *Abrau* experienced a clutch failure, resulting in a loss of steering and creating an emergency situation that posed a serious threat to the vessel. Rescue services were engaged and successfully towed the vessel to safety. A general average was declared on 2 February 2018, with Ships and People Ltd acting as the dispatcher.

The insurer, IC Soglasiiye LLC, rejected the claim for insurance indemnity related to the general average, arguing that the vessel's deficiencies — specifically, the clutch failure due to natural wear and tear — rendered the event uninsurable. However, LLC Kontur SPB presented convincing evidence to the contrary. An investigation by *Rostransnadzor* established that the clutch failure was caused by the vessel's propeller striking an underwater object. This conclusion was supported by an independent expert from Admiral S.O. Makarov State University of Sea and River Fleet, as well as by findings from a subsequent diving inspection.

On 7 May 2019, the court ruled in favor of LLC Kontur SPB, obliging LLC IC Soglasiye to pay the claimed general average insurance indemnity. However, on appeal, the final indemnity amount was reduced by the policy deductible. This case underscores the crucial role of independent investigations and expert opinions in resolving complex disputes involving general average claims and in assessing the seaworthiness of a vessel.

***Akari Free Port Ltd v PJSC IC Energogarant***  
**Case No. A40-221349/19-68-1450**

This case involved a dispute over insurance coverage for general average expenses. On 28 November 2017, the vessel UMUT suffered an engine failure, necessitating a diversion to a port of refuge. A general average was declared on 1 December 2017.

Notably, the consignee (Akari), the charterer, and the shipowner reached a settlement agreement regarding the allocation of the costs, which was subsequently approved by the insurer. Despite this agreement, SEVEN SEAS & CO. LTD, the appointed dispatcher, did not issue a formal general average adjustment.

On 24 January 2020, the court rejected Akari's claim for insurance benefits, the decision was upheld on appeal on 28 July 2020. The court's decision was based on the lack of a formal general average adjustment, despite the existence of a settlement agreement between the parties involved. This case underscores the importance of a complete and properly documented general average adjustment process, even when a settlement agreement appears to resolve the underlying dispute.

***LLC Barrus Logistics v JSC Insurance Company of Gas Industry Insurance Company***  
**Case No. A40-291576/19-67-1287**

The proceedings concerned a dispute over the issuance of a general average guarantee. On 23 August 2019, the vessel *Beautrophy* suffered a main engine failure, causing it to drift at sea. Rescue services towed the vessel to a port of refuge in Sri Lanka for repairs. After completing the repairs, the vessel proceeded to its port of discharge. In September 2019, a general average was declared, with Groninger Welke Janssen, sworn average adjusters (Netherlands), appointed as the dispatcher. Subsequently, the dispatcher

requested general average contributions from Barrus Logistics Ltd.

Gas Industry Insurance Company, a.s., the insurer, refused to issue a guarantee for the general average contributions. The refusal was based on several grounds: (i) the absence of hull insurance for the vessel; (ii) the absence of a mandatory safety obligation under Article 273 of the Russian Merchant Shipping Code; (iii) insufficient evidence of a common peril threatening both the vessel and the cargo; (iv) the absence of proof that the shipowner was capable of saving the cargo; (v) the exclusion of engine-related losses from the scope of general average; (vi) the absence of any actual damage to the vessel or cargo; and (vii) the assertion that no recognised general average event had occurred.

On 13 December 2019, the court upheld the insurer's refusal to issue a general average guarantee, and this decision was subsequently affirmed on appeal. This case underscores the stringent requirements for asserting a valid general average claim and obtaining payment, particularly the necessity of clearly demonstrating the existence of a common peril and strict adherence to established principles of maritime law.

***Alize 1954 and another (Appellants) v Allianz Elementar Versicherungs AG and others***  
**[2021] UKSC 51**

In this case, the Supreme Court of the United Kingdom heard a dispute arising from CMA CGM LIBRA incident. On 18 May 2011, the vessel ran aground outside the designated fairway while en route from China to Hong Kong. Following the declaration of general average, the shipowners sought to recover contributions from the cargo owners.

The court of first instance declared the vessel unseaworthy due to an erroneous route plan. On appeal, the shipowners argued that the grounding was the result of navigational error or negligence, which would fall within the exception provided by Article IV, Rule 2(a) of the Hague Rules, exempting shipowners from liability for losses resulting from negligence. The Supreme Court ultimately held that negligent navigation of operation of a vessel can render it unseaworthy. In particular, the Court stressed that the existence and use of an accurate and proper passage plan is a fundamental aspect of seaworthiness. As a result, the shipowners' claim for general average contributions was dismissed.

This decision clarifies the relationship between navigational errors, unseaworthiness of the vessel and the right to recover general average costs under the UK Carriage of Goods by Sea Act 1971, incorporating the principles of the Hague and Hague-Visby Rules.

***Mitsui & Co Ltd and others (Respondents)  
v Beteiligungsgesellschaft LPG Tankerflotte  
MBH & Co KG and another (Appellants)***

The present litigation arose from a dispute over general average contributions following a pirate attack on the vessel *LONGCHAMP* in January 2009.

The shipowners paid a ransom of \$1.85 million to secure the release of the vessel — an amount significantly reduced from the pirates' initial demand of \$6 million through negotiations. The shipowners declared general average, seeking reimbursement for a range of expenses incurred during the period of negotiations and captivity. These expenses included crew wages (including risk bonuses), provisions, consumables, and fuel — costs considered to have been incurred in lieu of paying the higher ransom initially demanded.

The cargo owners challenged the claim, arguing that the initial \$6 million ransom was an unreasonable expense unrelated to the general average, making any subsequent cost-saving measures inappropriate. The trial court sided with the shipowners. However, the Court of Appeal overturned this decision, ruling that contributions for a general average should be limited to the ransom actually paid.

The UK Supreme Court ultimately overturned the Court of Appeal's decision in 2017. Relying on a rule of the York-Antwerp Rules 1974, the Court held that expenses incurred in substitution for other costs that would have qualified as general average were themselves entitled to general average contributions, regardless of the potential savings to other interests. The court reasoned that, even if the initial ransom demand was unreasonable, the subsequent actions taken to mitigate loss, such as negotiating a reduced ransom, constituted legitimate attempts to prevent the general average event. Accordingly, the associated costs were deemed recoverable as general average contributions.

This case sets an important precedent regarding the scope of general average contributions in situations involving the payment of ransoms to pirates.

***St Maximus Shipping Co Ltd v AP Moller-Maersk A/S [2014] EWHC 1643 (Comm)***

The Commercial Court of England and Wales considered the interpretation of a letter of guarantee considering general average charges. In this case, AP Moller-Maersk A/S, acting as charterer, issued a letter of guarantee to the shipowner, St Maximus Shipping Co Ltd, undertaking to pay «the appropriate proportion of any general average and/or special charges... due from the Cargo, its shippers or owners in accordance with the Departures prepared by the appointed dispatchers.» The guarantee also referenced the charterparty dated 16 August 2004 and the relevant bills of lading.

A dispute arose over the interpretation of the term «proper proportion». The charterers argued that it limited their liability to the amount due to them by law based on their pro rata share of the total accident, which was less than the amount stated in the final adjustment of the total accident (the «Dispatch»). The shipowners, on the other hand, argued that the guarantee obliged the charterers to pay the full amount stated in the Dispatch.

The court sided with the shipowners, holding that the letter of guarantee constituted an unconditional obligation to pay the amount stated in the dispatch. The court's reasoning implied a mutual agreement: if the Communication overstated the charterers' liability, they could claim indemnity from the shipowners; conversely, if the Communication understated the amount, the charterers were fully liable for the amount stated in the Communication, irrespective of their pro rata share.

This case provides valuable clarification regarding the interpretation of the guarantee wording in the context of a general average settlement.

***TSPC LLC Antrax  
Case No. A51-5481/2022, 30 August 2023***

On 30 August 2023, the Fifth Arbitration Court of Appeal (Vladivostok) reviewed a dispute between TSPC JSC (charterer) and Antrax LLC (shipowner) concerning claims for damages and unjust enrichment. The shipowner filed a counterclaim seeking recovery of unpaid freight under the time charter agreement, as well as reimbursement for the cost of fuel, ship oil, and satellite communication services. The vessel *Grigory Lovtsov*, owned by Antrax LLC, was chartered by TSPC JSC under a time charter agreement for the transportation of cargo.

On 6 December 2021, the vessel departed from port carrying cargo bound for the port of Korsakov. On 8 December 2021, the shipowner altered the voyage assignment and directed the vessel to Udskeya Guba Bay. On 21 December 2021, the cargo was unloaded, and other cargo was loaded on board. The vessel headed to a new port, traveling in the Sea of Okhotsk at its own pace, including through icy waters. From 26 December 2021, the vessel drifted among ice, and on 27 December 2021, it entered Engelma Bay. Given that the vessel was navigating in icy conditions, the shipowner invoiced the charterer for the cost of towing the vessel, which the charterer paid. On 4 January 2022, near Utichy Island, the ship's captain issued a distress signal due to the tugboat's malfunction. The following day, the ship's crew was evacuated by helicopter, and the ship was left at sea until spring.

The charterer notified the shipowner of the termination of the contract and demanded a refund of the funds paid for the towing service, arguing that the service had not been provided. In April 2022, the shipowner located the vessel, assigned a new crew, and delivered it to the port of Nakhodka. The shipowner filed a counterclaim against the charterer, asserting that the vessel remained under the charterer's lease until 24 June 2022.

The shipowner refused to return the money paid for towing the vessel, arguing that the funds had been used to rescue the vessel from ice captivity. However, the court disagreed with the shipowner's position, explaining that this did not exclude the rules on the application of unjust enrichment exempt the case from the rules on unjust enrichment, as the vessel had not been salvaged at that time and the towing services had not been rendered. The shipowner contended that the principles of general average should apply, specifically attributing the expenses for evacuation of the ship's crew to such costs and arguing that they should be deducted from the charterer's advance payment for towing the vessel. However, the court held that the actions of delivering the vessel to the port of Nakhodka by the new crew could not be considered salvage, as the vessel had arrived on its own.

The court noted that, as part of the general average, a dispatch should have been drawn up and a dispatcher should have been involved.

However, there was no evidence of these events in the case. No general average had been established. As a result, the court deemed it appropriate to return the advance payment for the towing of the vessel and ordered it to be recovered from the shipowner.

## Conclusion

The regulation of general average in maritime arbitration represents a distinctive intersection of maritime law, contract law, and international dispute resolution. While arbitration offers significant advantages over traditional litigation — particularly in terms of efficiency, subject-matter expertise, and confidentiality — it is not without its shortcomings. The complexities involved in determining general average, accurately assessing damages, and equitably apportioning contributions require a deep understanding of maritime conventions, national legislation, and the specific terms of the relevant contractual instruments. The litigation reviewed in this article highlights the wide range of disputes that can arise — from disagreements over the existence of a common peril to issues of asset valuation and contractual interpretation. The role of the dispatcher, acting as a neutral and experienced specialist, is vital to ensuring that such disputes are resolved fairly and efficiently. Nevertheless, the potential for further disputes arising from the dispatcher's findings remains.

Developments in maritime law and arbitration practice will continue to influence the regulation of general average. The growing adoption of standardized frameworks, such as the York-Antwerp Rules, and the emergence of specialized arbitration and mediation centers with maritime expertise are expected to enhance consistency and predictability in the resolution of general average disputes.

Nevertheless, the inherent complexities of maritime accidents and the diverse range of stakeholder interests involved necessitate ongoing efforts to refine procedural mechanisms and promote fair and efficient outcomes. The effective resolution of general average claims remains crucial to the stability and integrity of international maritime trade, and the continued evolution of dispute resolution practices is essential to navigating this intricate legal landscape. ■

## IV. УНИФИКАЦИЯ МОРСКОГО ПРАВА IV. UNIFICATION OF MARITIME LAW

Продолжаем традиционную рубрику «Унификация морского права». Согласно статье 1 Конституции ММК, его цель — «способствовать унификации морского права во всех его аспектах»: этому содействуют национальные ассоциации морского права.

В октябре 2022 года на Ассамблее ММК в Антверпене было принято второе издание Руководства ММК в отношении общей аварии (*CMI Guidelines Relating To General Average*). Ассоциация морского права (RUMLA) голосовала за принятие Руководства, разъясняющего практику и основные принципы общей аварии. В приложении к Руководству приведены проформы обеспечения требований по общей аварии (*GA Security Forms*): общеаварийная подписка по грузу, общеаварийная гарантия по грузу, общеаварийная подписка по бункеру и/или фрахту, общеаварийная гарантия по бункеру и/или фрахту.

Институт общей аварии во многом унифицирован: нормы главы XVI КТМ РФ «Общая авария» практически дословно воспроизводят Йорк-Антверпенские правила 1994 года.

С момента утверждения ММК Правил 1994 года появились Правила 2004 и 2016 годов. Ранее существовали разные, порой противоречивые версии переводов Правил и проформ на русский язык, которые были дословными, не отражали правовых особенностей общей аварии и не учитывали семантику правовых понятий на английском языке. Перевод Правил 2016 года и Руководства 2022 года выполнен одним из ведущих специалистов в области морского права, свободно владеющим русским, английским и норвежским языками, Козловым Виктором Борисовичем. RUMLA выражает искреннюю благодарность Виктору Борисовичу. Перевод Правил, Руководства и проформ поможет как предпринимателям — судовладельцам, грузовладельцам, страховщикам — так и юристам, адвокатам и судьям. Формы, утвержденные ММК, теперь доступны и на русском языке, а для толкования или при возникновении споров можно обратиться к унифицированному переводу Правил и Руководства на русский язык. ■

We continue the traditional section “Unification of Maritime Law”. According to Article 1 of the CMI Constitution, its objective is “to contribute by all appropriate means and activities to the unification of maritime law in all its aspects.” National maritime law associations contribute to this objective.

The CMI adopted the second edition of the CMI Guidelines Relating to General Average at the October 2022 Assembly in Antwerp. The Guidelines explain the practice and basic principles of general average. The Russian Maritime Law Association (RUMLA) voted in favor of the adoption. The Appendix to the Guidelines include General Average Security Forms: General Average Bond for Cargo, General Average Guarantee for Cargo, General Average Bond for Bunkers and/or Freight, and General Average Guarantee for Bunkers and/or Freight.

The legal institution of general average is largely unified. Chapter XVI of the Russian Merchant Shipping Code ‘General Average’ reproduces the York-Antwerp Rules of 1994 almost verbatim.

Since the adoption of the 1994 Rules by the CMI, new Rules were introduced in 2004 and 2016. To this day, various inconsistent, and at times contradictory, Russian translations of the Rules and Security Forms have been in circulation. These translations were generally literal, failing to convey the legal nuances of general average, nor did they take into account the semantic peculiarities of legal concepts expressed in the English language. The 2016 Rules and the 2022 Guidelines have now been translated by one of the leading experts in maritime law, fluent in Russian, English, and Norwegian — Victor Borisovich Kozlov. RUMLA extends its sincere gratitude to Victor Kozlov. We are confident that the translation of the Rules, Guidelines, and Security Forms will serve shipowners, cargo owners, insurers, and other commercial parties, as well as legal professionals, advocates, and judges. The CMI approved forms are now available in both English and Russian. The unified translation of the Rules and Guidelines into the Russian language may be used for interpretative purposes and in the event of a dispute. ■

# Руководство ММК в отношении общей аварии

## CMI Guidelines Relating To General Average

**CMI GUIDELINES RELATING  
TO GENERAL AVERAGE  
(2<sup>nd</sup> ed., October 2022)**

Approved by Comité Maritime International, International Union of Marine Insurance & International Chamber of Shipping

### INTRODUCTION

General average is an internationally recognised maritime system for sharing certain types of loss and expense between ship and cargo interests in the event of a casualty during a voyage. The assessment of allowable expenses is carried out by an independent professional called an average adjuster, who then divides the total general average amount in proportion to the value of all property that has been saved and reaches destination, in a final adjustment report.

The preparation of the final adjustment usually takes some time after the voyage is completed. Therefore, it is necessary for the concerned in cargo to provide written security in which they undertake to ultimately pay whatever contribution is legally and properly due from them, subject to any contractual provisions.

**РУКОВОДСТВО ММК  
В ОТНОШЕНИИ ОБЩЕЙ АВАРИИ  
(2-е изд., октябрь 2022 г.)**

Одобрено Международным морским комитетом (ММК), Международным союзом морского страхования (IUMI) и Международной палатой судоходства (ICS).

### ВВЕДЕНИЕ

Общая авария — это международно признанная морская система распределения убытков и расходов определенного характера между судном, грузом и фрахтом в случае аварии во время рейса. Расчет убытков, подлежащих возмещению в порядке общей аварии, производится независимым специалистом, который именуется диспашером. В своем окончательном отчете об аварии — диспаше — диспашер распределяет всю сумму общеаварийных убытков между участниками общего морского предприятия пропорционально стоимости того имущества, которое было сохранено и прибыло в место назначения.

Подготовка окончательной диспашаи обычно занимает некоторое время после завершения рейса. По этой причине лица, которые заинтересованы в получении груза, должны предоставить перевозчику письменное обеспечение, в котором они обязуются уплатить любой контрибуционный взнос по общей аварии, который будет установлен для них на законном основании и надлежащим образом, с учетом любых положений договора.

This process is referred to as a general average security collection. It should be noted that where a professional salvor has been engaged to place a ship and her cargo in safety, additional security may be requested in relation to the value of their services.

### Effect of the CMI Guidelines

These guidelines are prepared for commercial parties to assist their understanding of the practice and basic principles of general average. They do not form part of the York-Antwerp Rules; they are not binding and are not intended to over-ride or alter in any way the provisions of the York-Antwerp Rules, the contracts of carriage or any governing law.

### Review and amendment

The first edition of the CMI Guidelines was adopted by the plenary session of the 42nd International Conference of CMI in New York, May 2016, and ultimately approved by the Assembly of CMI.

In order to monitor the working and effectiveness of the CMI Guidelines, and to recommend changes to the Guidelines as circumstances dictate (which shall be submitted to the Assembly of CMI for approval), a Standing Committee was constituted to consist of:

- A chairman nominated by the Assembly of CMI
- A representative nominated by the International Chamber of Shipping
- A representative nominated by the International Union of Marine Insurance
- Five additional members nominated by the Assembly of CMI

The Standing Committee was later extended by the CMI Executive Committee and currently comprises twelve members.

The Standing Committee reviewed the Guidelines and drafted wordings for general average security forms. Approval of the drafts was obtained from ICS, and IUMI. The present, second edition of the

Указанная выше процедура называется получением обеспечения требований по общей аварии. Следует отметить, что, если для спасения судна и его груза был привлечен профессиональный спасатель, с учетом стоимости его услуг может быть истребовано дополнительное обеспечение.

### Обязательная сила настоящего Руководства ММК

Настоящее Руководство подготовлено для предпринимателей, чтобы помочь им понять практику и основные принципы общей аварии. Оно не является частью Йорк-Антверпенских правил; оно не имеет обязательной силы и не имеет целью каким-либо образом отменить или изменить положения Йорк-Антверпенских правил, договоров перевозки или применимого права.

### Пересмотр и внесение изменений

Первое издание настоящего Руководства ММК было принято на пленарном заседании 42-й Международной конференции Международного морского комитета в Нью-Йорке в мае 2016 года и впоследствии одобрено Ассамблеей ММК.

Чтобы контролировать работу и эффективность настоящего Руководства ММК, а также, если этого потребуют обстоятельства, рекомендовать изменения в Руководстве (которые должны быть представлены на утверждение Ассамблее ММК), был создан Постоянный комитет, в который вошли:

- председатель, назначаемый Ассамблеей ММК;
- представитель, назначаемый Международной палатой судоходства;
- представитель, назначаемый Международным союзом морского страхования;
- пять дополнительных членов, назначаемых Ассамблеей ММК.

Впоследствии численный состав Постоянного комитета был увеличен Исполнительным комитетом ММК и в настоящее время он включает двенадцать членов.

Постоянный комитет пересмотрел Руководство и подготовил проекты проформ обеспечения требований по общей аварии. Указанные проекты были одобрены ICS и IUMI. Настоящее, второе

guidelines was adopted at the Assembly of CMI in Antwerp, October 2022.

## CONTENTS

These guidelines are divided into the following sections:

### 1 AN OVERVIEW OF GENERAL AVERAGE

This section provides more information to provide a better understanding of the principles and processes involved in general average cases.

1. Background
2. York-Antwerp Rules
3. General average events
4. Adjustment of general average
5. Example adjustment
6. Contract of carriage

### 2 GENERAL AVERAGE SECURITY COLLECTIONS

This section contains the basic information regarding actions that need to be taken by cargo interests and their insurers. Specimens of the documents referred to can be found in the Appendix.

1. Introduction
2. Actions for cargo owners/receivers
3. Actions for cargo insurers
4. Salvage security
5. Claim documentation

### 3 ROLE OF THE AVERAGE ADJUSTER

Cargo interests will receive detailed communications from the appointed average adjuster that need to be reviewed carefully and followed up promptly. This section includes a brief summary of the average adjusters' role following a casualty involving general average and/or salvage.

1. Appointment of adjusters
2. Best practice of adjusters

### 4 ROLE OF THE GENERAL INTEREST SURVEYOR

In many major casualties a "general interest surveyor" may be appointed.

издание Руководства было принято на Ассамблее ММК в Антверпене в октябре 2022 года.

## СОДЕРЖАНИЕ

Настоящее Руководство включает следующие разделы:

### 1 ОБЗОР ОБЩЕЙ АВАРИИ

В этом разделе представлена дополнительная информация для лучшего понимания принципов и процедур общей аварии.

1. Предыстория
2. Йорк-Антверпенские правила
3. Акты общей аварии
4. Диспаша по общей аварии
5. Пример диспаша
6. Договор перевозки

### 2 ПОЛУЧЕНИЕ ОБЕСПЕЧЕНИЯ ПО ОБЩЕЙ АВАРИИ

В этом разделе содержится основная информация о действиях, которые необходимо предпринять грузовладельцам и их страховщикам. Образцы документов можно найти в приложении.

1. Введение
2. Действия грузовладельцев/грузополучателей
3. Действия страховщиков груза
4. Обеспечение требований спасателей
5. Претензионная документация

### 3 РОЛЬ ДИСПАШЕРА

Грузовладельцам будут направлены подробные сообщения от назначенного диспашера, которые необходимо тщательно изучить и принять безотлагательные меры. В этом разделе содержится краткое описание роли диспашеров после происшествия, в связи с которым возникла общая авария и/или спасание.

1. Назначение диспашеров
2. Оптимальная практика диспашеров

### 4 РОЛЬ ОБЩЕАВАРИЙНОГО СЮРВЕЙЕРА

Во многих случаях при возникновении крупных аварий может быть назначен «сюрвейер

This section explains this role in terms of:

1. Instructions
2. Role
3. Reporting

## 5 THE YORK-ANTWERP RULES 2016

This section relates to specific provisions in the latest 2016 version of the York-Antwerp Rules where they apply.

1. Rule VI — Salvage
2. Rule XXII — Treatment of Cash Deposits

## 6 AN OVERVIEW OF SALVAGE (INCLUDING LLOYDS OPEN FORM)

Marine casualties may involve the engagement of salvors to assist ship and cargo and a variety of types of contract may be used. With the more serious casualties Lloyd's Open Form (LOF) of salvage agreement is often used and this section provides a brief overview of LOF.

## APPENDIX

Recommended general average security forms:

1. General Average Bond for Cargo
2. General Average Guarantee for Cargo
3. General Average Bond for Bunkers and/or Freight (if separately at Risk)
4. General Average Guarantee for Bunkers and/or Freight (if separately at Risk)

## 1 AN OVERVIEW OF GENERAL AVERAGE

### 1.1 Background

The principle of general average has its origin in the earliest days of maritime trade, and is based on simple equity. For example, if one merchant's

общего характера». В настоящем разделе объясняется функция такого сюрвейера и рассматриваются его:

1. Инструкции
2. Роль
3. Отчетность

## 5 ЙОРК-АНТВЕРПЕНСКИЕ ПРАВИЛА 2016 ГОДА

Этот раздел относится к некоторым конкретным положениям последней редакции Йорк-Антверпенских правил 2016 года в тех случаях, когда она применяется.

1. Правило VI — Спасание
2. Правило XXII — Обращение с денежными депозитами

## 6 ОБЗОР СПАСАНИЯ (ВКЛЮЧАЯ ПРОФОРМУ ДОГОВОРА СПАСАНИЯ ЛЛОЙДА)

Аварии на море могут потребовать привлечения спасателей для оказания помощи судну и грузу, и в этой связи могут использоваться различные проформы договоров. При возникновении наиболее серьезных аварий часто используется проформа договора спасания Ллойда (Lloyd's Open Form (LOF)). В этом разделе представлен краткий обзор проформы LOF.

## ПРИЛОЖЕНИЯ

Рекомендуемые проформы документов, составляемых для обеспечения требований по общей аварии:

1. Общеаварийная подписка по грузу
2. Общеаварийная гарантия по грузу
3. Общеаварийная подписка по бункеру и/или фрахту (если они на риске отдельно)
4. Общеаварийная гарантия по бункеру и/или фрахту (если они на риске отдельно)

## 1. ОБЗОР ОБЩЕЙ АВАРИИ

### 1.1. Предыстория

Принцип общей аварии зародился в ранние годы возникновения морской торговли и основан на правилах естественной справедливости.

cargo is jettisoned to save the ship and the rest of the cargo, the shipowner and other cargo interests would all contribute to make good the value of the jettisoned cargo to its owner. The word “average” is a medieval term meaning a “loss”. Thus a “general” average involves all the interests on a voyage, whereas a “particular” average affects only one interest. As the doctrine developed various types of losses were added to that of jettison; perhaps the most important step was the recognition that expenditure of money was in principle no different from the sacrifice of property, if it was incurred in similar circumstances and for the same purpose.

General average varied in its development in the different leading maritime countries, so that by the latter part of the 19th century substantial differences existed in law and practice throughout the world. In view of the international character of shipping the disadvantages of this were obvious, and there began a series of attempts to obtain international uniformity. An International Conference held in York in 1864 produced the York Rules, which were revised at Antwerp in 1877 to become the first set of York-Antwerp Rules.

In a modern context, as well as continuing to provide an equitable remedy when property is sacrificed for the common good, the principles of general average, as now embodied in the York-Antwerp Rules, also continue to perform a useful function in helping to define important borders that lie between:

- Matters that form part of the shipowners’ reasonable obligations to carry out the contracted voyage and those losses and expenses that arise in exceptional circumstances.
- Property and liability insurers as their differing responsibilities meet and sometimes merge, in the context of a serious casualty.

Например, если груз одного торговца выбрасывался за борт для спасения судна и остального груза, судовладелец и другие грузовладельцы участвовали в возмещении стоимости выброшенного за борт груза его владельцу. Слово «авария» является эквивалентом средневекового термина, означающего «убыток, утрата, потеря». Таким образом, «общая» авария затрагивает все интересы, участвующие в общем морском предприятии, тогда как «частная» авария затрагивает только один интерес. По мере развития доктрины к убыткам от выбрасывания груза за борт добавлялись другие различные виды убытков; возможно, самым важным шагом было признание того, что денежные расходы в принципе ничем не отличаются от пожертвования имуществом, если они были произведены при аналогичных обстоятельствах и с такой же целью.

Общая авария развивалась по-разному в каждой из ведущих морских держав. По этой причине ко второй половине XIX века в законодательстве и практике разных стран мира наблюдались существенные различия. Учитывая международный характер судоходства, недостатки такого положения дел были очевидны, и было предпринято несколько попыток обеспечить международное единообразие регулирования. На Международной конференции, состоявшейся в Йорке в 1864 году, были приняты Йоркские правила, которые были пересмотрены в Антверпене в 1877 году и стали первым сводом Йорк-Антверпенских правил.

В современном контексте принципы общей аварии, воплощенные в Йорк-Антверпенских правилах, по-прежнему обеспечивают справедливое средство правовой защиты в случаях пожертвования имуществом ради общего блага и продолжают выполнять полезную функцию, помогая определить, как должно проводиться разграничение между:

- Обычными расходами, которые являются частью разумных обязанностей судовладельцев при выполнении рейса, предусмотренного договором перевозки, и теми чрезвычайными убытками и расходами, которые возникают в исключительных обстоятельствах.
- Страховщиками имущества и ответственности, поскольку их обычно разные обязанности становятся тождественными, а иногда и сливаются в единое целое при возникновении серьезной аварии.

Both of these difficult areas benefit from the reservoir of established law and practice that general average provides, helping to secure a degree of certainty that is always the objective of commercial interests.

It is important to appreciate that the York-Antwerp Rules do not have the status of an international convention. They take effect only by being incorporated into contracts of carriage. The Rules are updated periodically under the auspices of Comité Maritime International, which is made up of national Maritime Law Associations.

Rule A of the York-Antwerp Rules defines a general average act as follows:

*“There is a general average act when, and only when, any extraordinary sacrifice or expenditure is intentionally and reasonably made or incurred for the common safety for the purpose of preserving from peril the property involved in a common maritime adventure.”*

### 1.2 York-Antwerp Rules

The York-Antwerp Rules consist of lettered rules (A – G) and 23 numbered rules. The lettered rules set out various broad principles as to what constitutes general average; the numbered rules deal with specific instances of sacrifice and expenditure and set out detailed guidelines concerning allowances etc.

Broadly speaking, the York-Antwerp Rules have recognised two main types of allowance:

- “Common safety” allowances: sacrifice of property (such as flooding a cargo hold to fight a fire) or expenditure (such as salvage or lightening a ship) that is made or incurred while the ship and cargo were actually in the grip of peril.
- “Common benefit” allowances: once a ship is at a port of refuge, expenses necessary to enable

В обоих случаях существование устоявшихся правил и практики распределения общей аварии помогает обеспечить известную степень определенности и предсказуемости, что необходимо в коммерческих отношениях.

Важно понимать, что Йорк-Антверпенские правила не имеют статуса международной конвенции. Они применяются только в случае включения их в договор перевозки. Работа по периодическому обновлению правил ведется под эгидой Международного морского комитета, в состав которого входят национальные ассоциации морского права.

Правило А Йорк-Антверпенских правил определяет общую аварию следующим образом:

*«Акт общей аварии имеет место тогда и только тогда, когда какие-либо чрезвычайные пожертвования или расходы были намеренно и разумно сделаны или понесены для общей безопасности с целью предохранения от опасности имущества, участвующего в общем морском предприятии».*

### 1.2. Йорк-Антверпенские правила

Йорк-Антверпенские правила состоят из 7 ли-терных (А – G) и 23 цифровых правил. Литерные правила устанавливают различные общие принципы относительно того, что представляет собой общая авария; цифровые правила регулируют конкретные случаи жертвований и расходов, определяя, какие из них подлежат возмещению в порядке общей аварии и т. д.

В общих чертах Йорк-Антверпенские правила признают два основных типа подлежащих возмещению по общей аварии убытков:

- Убытки, понесенные для «общей безопасности»: жертвования имуществом (например, затопление грузового трюма для тушения пожара) или расходы (например, на спасание или выгрузку груза для облегчения судна), которые были произведены или понесены в то время, когда судно и груз фактически находились в опасности.
- Убытки, понесенные для «общей выгоды»: расходы, которые после прихода в порт-убежище

the ship to resume the voyage safely (but not the cost of repairing accidental damage to the ship) for example, the cost of discharging, storing and reloading cargo as necessary to carry out repairs, port charges, and wages etc. during detention for repairs and outward port charges.

The York-Antwerp Rules are prefaced by a Rule of Interpretation which gives priority to the numbered rules when there is a conflict with the lettered rules. For example, Rule C excludes losses due to delay but Rule XI says that certain detention expenses at a port of refuge (e.g. port charges, wages and maintenance) can be allowed; Rule XI takes priority over the lettered Rule C and such expenses can therefore be allowed.

Since 1994, the York-Antwerp Rules have included a Rule Paramount after the Rule of Interpretation, which states as follows:

*“Rule Paramount In no case shall there be any allowance for sacrifice or expenditure unless reasonably made or incurred.”*

The burden of proof lies on the party claiming in general average to prove that both the general average act and the amount of any allowance are reasonable. It is suggested that in applying this rule there can be no absolute standard of “reasonableness” and that a situation must be judged on the particular facts prevailing at the time and place of the incident.

необходимо произвести для того, чтобы судно могло безопасно возобновить рейс (к ним не относятся расходы на ремонт случайных повреждений судна). Примером являются расходы по выгрузке, хранению и обратной погрузке груза для проведения ремонта судна, расходы на оплату портовых сборов по порту-убежищу (заход, выход и т. д.), расходы на заработную плату экипажа во время простоя судна для производства ремонтных работ и т. д.

В качестве преамбулы к Йорк-Антверпенским правилам в них включено Правило толкования, которое отдает приоритет цифровым правилам в случае их противоречия литерным. Например, Правило C исключает из возмещения убытки вследствие задержки, а Правило XI устанавливает, что могут быть допущены к возмещению определенные расходы, связанные с нахождением судна в порту-убежище (в частности, портовые сборы, заработная плата экипажа, расходы на техническое обслуживание). Цифровое Правило XI имеет приоритет над литерным Правилom C, поэтому возмещение таких расходов может быть разрешено.

С 1994 года Йорк-Антверпенские правила, наряду с Правилom толкования, включают Правило Парамант, которое устанавливает следующее требование:

*«Правило Парамант: ни в каком случае к возмещению по общей аварии не допускаются пожертвования или расходы, если они не были произведены или понесены разумно».*

На стороне, которая требует возмещения по правилам об общей аварии, лежит бремя доказывания того, что акт общей аварии и размер заявленных к возмещению убытков являются разумными. Предлагается считать, что при применении этого правила не может использоваться какой-либо универсальный стандарт «разумности» и каждая ситуация должна оцениваться на основе конкретных фактов, преобладающих во время и в месте происшествия.

### 1.3 General Average events

The following are simple examples of potential general average situations:

Casualty	Type of sacrifice or expenditure
<i>Grounding:</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Damage to ship and machinery through efforts to refloat.</li> <li>• Loss of or damage to cargo through jettison or lightening of the ship.</li> <li>• Cost of storing and reloading any cargo so discharged.</li> <li>• Port of refuge expenses.</li> </ul>
<i>Fire:</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Expenses incurred to extinguish the fire.</li> <li>• Damage to ship or cargo due to efforts to extinguish the fire.</li> <li>• Port of refuge expenses.</li> </ul>
<i>Shifting of cargo in heavy weather:</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Jettison of cargo.</li> <li>• Port of refuge expenses.</li> </ul>
<i>Heavy weather, collision, machinery breakdown, or other accident involving damage to ship and resort to or detention at a port:</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Port of refuge expenses.</li> <li>• Towage</li> </ul>
<i>General:</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Payments relating to salvage may also be allowed as general average in any of the above circumstances.</li> </ul>

### 1.3 Акты общей аварии

Ниже приводятся простые примеры потенциальных ситуаций общей аварии:

Авария	Вид пожертвования или расходов
<i>Посадка на мель:</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• повреждение судна и его машин вследствие усилий для снятия судна с мели;</li> <li>• утрата или повреждение груза вследствие выбрасывания за борт или выгрузки для облегчения судна;</li> <li>• расходы на хранение и обратную погрузку любого выгруженного таким образом груза;</li> <li>• расходы по порту-убежищу.</li> </ul>
<i>Пожар:</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• расходы, понесенные для тушения пожара;</li> <li>• повреждение судна или груза вследствие усилий по тушению пожара;</li> <li>• расходы по порту-убежищу.</li> </ul>
<i>Смещение груза в тяжелых погодных условиях:</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• выбрасывание груза за борт;</li> <li>• расходы по порту-убежищу.</li> </ul>
<i>Тяжелые погодные условия, столкновение судов, поломка оборудования или другая авария, повлекшая за собой повреждение судна и заход в порт-убежище или задержку в таком порту:</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• расходы по порту-убежищу;</li> <li>• буксировка.</li> </ul>
<i>Во всех случаях:</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• платежи, связанные со спасением, также могут допускаться к возмещению по общей аварии при любом из вышеуказанных обстоятельств.</li> </ul>

## 1.4 Adjustment of General Average

The basic principles are:

### 1.4.1 Property at risk

Generally, all the property that is involved in the voyage (or “common maritime adventure”) and is at risk at the time of the general average act is required to contribute to the general average losses and expenses. The contribution is based on a pro rata division according to the value of that property at the port where the voyage ends.

### 1.4.2 Contributory values

The sharing of general average sacrifices and expenses is achieved by a pro rata division over what the York-Antwerp Rules refer to as “Contributory Values”.

The basis for calculation of contributory values and general average losses is the value of the property to its owner at the termination of the voyage. However, in relation to cargo this value is based on the commercial invoices.

Expenses incurred in respect of the property after the general average act (other than those which are allowed in general average) must be deducted in arriving at the contributory value. This ensures that property contributes according to the actual net benefit it has received, by deducting the expenses it has had to bear to realise the benefit of getting the property at destination.

Since values are assessed as at the end of the voyage, it also follows that the amount of contribution may be varied by further loss or damage to the property between the time of the general average act and the arrival at destination. For example, if the property is totally lost due to a subsequent accident it will have no contributory value and will not contribute to the general average.

## 1.4. Распределение общей аварии

Основные принципы:

### 1.4.1. Имущество, находящееся в опасности

Как правило, все имущество, участвующее в рейсе (или «общем морском предприятии») и находящееся в опасности в момент акта общей аварии, обязано участвовать взносами в возмещении общеаварийных убытков и расходов. Размер взноса рассчитывается пропорционально стоимости имущества в порту, где заканчивается рейс.

### 1.4.2. Контрибуционная стоимость

Распределение общеаварийных убытков и расходов производится путем пропорционального деления того, что в Йорк-Антверпенских правилах называется «контрибуционной стоимостью».

Основой для расчета контрибуционной стоимости и общеаварийных убытков является стоимость имущества для его собственника на момент окончания рейса. Однако в отношении груза эта стоимость определяется на основании коммерческого инвойса.

Расходы, понесенные в отношении имущества после акта общей аварии (кроме тех, которые допускаются к возмещению по общей аварии), должны быть вычтены при определении контрибуционной стоимости. Такой метод гарантирует, что собственник спасенного имущества участвует в распределении общей аварии в соответствии с фактической чистой выгодой, которую он получил, за вычетом расходов, которые ему пришлось понести для получения выгоды от доставки его имущества в место назначения.

Поскольку величина стоимости имущества определяется по состоянию на момент окончания рейса, из этого следует, что сумма общеаварийного взноса может меняться в зависимости от дальнейшей утраты или повреждения имущества в период времени после совершения акта общей аварии и до момента прибытия имущества в место назначения. Например, если имущество полностью утрачено в результате последующего происшествия, оно не будет иметь никакой контрибуционной стоимости и не будет участвовать в возмещении убытков по общей аварии.

### 1.4.3 Termination of the voyage

Normally, the “common maritime adventure” is considered to be terminated on completion of discharge of cargo at the port of destination. If there is an abandonment of the voyage at an intermediate port then the adventure terminates at that port. If, because of a casualty, the whole cargo is forwarded from an intermediate port by another ship the cost of forwarding may be allowable as general average, subject to criteria set out in Rules F and G of the York-Antwerp Rules.

### 1.4.4 Equality of contribution

Equality of contribution must be maintained between the owner of the property sacrificed and the owner of the property saved. In practice this is achieved by the device of adding to the contributory values of property lost or damaged by general average sacrifice the amount allowed (or “made good”) in general average in respect of that sacrifice. If this were not done the owner of jettisoned cargo would receive benefit in the form of money from the general average for loss of his goods without participating in or contributing to the general average losses, as can be seen from the following example:

Assume that cargo B worth 1,000 is sacrificed for the common safety. A general average of 1,000 is apportioned over the values of ship and arrived cargo (which are all 1,000). If this were between only those parties arrived, the figures would be:

Ship value of	1,000	Pays	334
Cargo A value of	1,000	Pays	333
Cargo B sacrificed	0	Pays	0
Cargo C value of	1,000	Pays	333
	3,000	Pays	1,000

### 1.4.3. Прекращение рейса

Обычно «общее морское предприятие» считается оконченным в момент завершения выгрузки груза в порту назначения. Если рейс прекращается в промежуточном порту, то предприятие оканчивается в нем. Если из-за аварии весь груз переотправлен из промежуточного порта на другом судне, расходы по такой перевозке могут быть признаны общей аварией с учетом критериев, изложенных в Правилах F и G Йорк-Антверпенских правил.

### 1.4.4. Эквивалентность взносов по общей аварии

Между собственником пожертвованного и собственником сохраненного имущества должна соблюдаться эквивалентность контрибуционных взносов. На практике это достигается путем добавления к контрибуционной стоимости имущества, утраченного или поврежденного в результате общеаварийного пожертвования, суммы, разрешенной (или «возмещенной») по общей аварии в отношении пожертвованного имущества. Если бы этого не было сделано, собственник выброшенного за борт груза получил бы выгоду в виде денежной компенсации по общей аварии за утрату своего груза, не участвуя в общей аварии и не уплачивая контрибуционные взносы для возмещения общеаварийных убытков, как это видно из следующего примера.

Предположим, что груз В стоимостью 1000 пожертвован ради общей безопасности. Общеаварийный убыток 1000 распределяется между судном и прибывшим в сохранности грузом (стоимость каждого из этих интересов равна 1000). Если бы убытки распределялись только между собственниками сохраненного имущества, расчет выглядел бы следующим образом:

Стоимость судна	1000	платит	334
Стоимость груза А	1000	платит	333
Груз В пожертвован	0	платит	0
Стоимость груза С	1000	платит	333
	3000	платит	1000

The result of this apportionment is that, after paying their contributions to B, the shipowner and merchants A and C would have property with an effective value of 667, whereas merchant B would receive cash amounting to 1,000. This is clearly unfair, so merchant B also makes a notional contribution to the general average on the amount of the loss made good to him in general average, that is:

Ship value of	1,000	Pays	250
Cargo A value of	1,000	Pays	250
Cargo B made good	1,000	Bears	250
Cargo C value of	1,000	Pays	250
	4,000	Pays	1,000

By making Cargo B “contribute” on the basis of the amount made good he will receive 1,000 less 250 = 750, and everyone is now in the same position.

### 1.4.5 Example adjustment

Shipowners’ losses and expenses	General Average
Cost of repairing damage to ship’s machinery sustained in refloating operations	USD 250,000
Cost of discharging, storing in lighters, and reloading cargo discharged to lighten ship	100,000
Salvage paid to tugs for refloating ship	1,150,000
<b>Cargo owners’ losses</b>	
Value of cargo jettisoned in efforts to refloat	USD 500,000
Damage to cargo caused by forced discharge, storage and reloading	100,000

USD 2,100,000

Результатом такого распределения является то, что после уплаты контрибуционных взносов собственнику груза В стоимость имущества, принадлежащего судовладельцу и собственникам грузов А и С, виртуально уменьшится до 667, тогда как собственник груза В получит денежные средства в размере 1000. Это явно несправедливо, и по этой причине собственник груза В также делает условный взнос в общую аварию, размер которого рассчитывается на основании суммы возмещенного ему по общей аварии убытка, то есть:

Стоимость судна	1000	платит	250
Стоимость груза А	1000	платит	250
Груз В возмещен	1000	несет убыток в сумме	250
Стоимость груза С	1000	платит	250
	4000	платит	1000

При возложении на собственника груза В обязанности «участвовать» в общей аварии взносом, размер которого определяется на основании суммы возмещенного ему убытка, он получает только 1000 – 250 = 750, и в этом случае все участники общего морского предприятия оказываются в одинаковом положении.

### 1.4.5. Пример диспаша

Убытки и расходы судовладельца	Общая авария
Стоимость ремонта повреждений судовых механизмов, полученных при снятии судна с мели	250 000 долл. США
Стоимость выгрузки, хранения в лихтерах и обратной погрузки груза, выгруженного для облегчения судна	100 000
Спасательное вознаграждение, выплаченное буксирам за снятие судна с мели	1 150 000
<b>Убытки грузовладельцев</b>	
Стоимость груза, выброшенного за борт, при осуществлении усилий для снятия судна с мели	500 000 долл. США
Повреждение груза, вызванное принудительной выгрузкой, хранением и обратной погрузкой	100 000

2 100 000 долл. США

**Apportioned****Ship:**

Arrived value at destination in damaged condition.  
USD 6,750,000

Add allowance in general average for refloating  
damage. 250,000

USD 7,000,000

pays in ppn.

USD 700,000

**Cargo:**

Invoice value after deduction of loss and damage.  
USD 13,400,000

Add allowance in general average in respect of jet-  
tison and damage due to forced discharge. 600,000

14,000,000 " 1,400,000

pays in ppn.

USD 21,000,000 " USD 2,100,000

(General Average equals 10% of the contributory  
values.)

**Balance under the adjustment****The Shipowner:**

Receives credit for general average losses and ex-  
penses — USD 1,500,000

Pays general average contribution — 700,000

Balance to receive — USD 800,000

**Порядок распределения убытков****Судно:**

Стоимость по прибытии в место назначения  
в поврежденном состоянии — 6 750 000 долл.  
США

К ней добавляется сумма возмещаемых по об-  
щей аварии убытков, полученных при снятии  
судна с мели, в размере 250 000 долл. США

7 000 000 долл. США

платится в пропорции

700 000 долл. США

**Груз:**

Инвойсная стоимость, после вычета убытков  
и повреждений — 13 400 000 долл. США

К ней добавляется сумма возмещаемых по об-  
щей аварии убытков вследствие выбрасывания  
груза за борт и принудительной выгрузки груза  
в размере 600 000 долл. США

14 000 000 " 1 400 000

платится в пропорции

21 000 000 долл. США " 2 100 000 долл. США

(Общая авария составляет 10% от контрибуци-  
онных стоимостей.)

**Остаток с учетом распределения****Судовладелец:**

Имеет право на возмещение общеварийных  
убытков и расходов в размере 1 500 000 долл.  
США

Должен уплатить контрибуционный взнос  
по общей аварии в размере 700 000 долл. США

Разница к получению судовладельцем —  
800 000 долл. США

**The cargo owner:**

Pays general average contribution — USD 1,400,000

Receives credit for general average losses — 600,000

Balance to pay — USD 800,000

**1.4.6 Contract of carriage**

The parties to the adventure usually make special provision in the contract of carriage regarding general average, the most common being a clause to the effect that general average is to be adjusted in accordance with the York-Antwerp Rules. Such stipulations may be contained in the charter party, if any, or the bills of lading, or in both documents, thereby giving contractual effect to the Rules.

Rule D of the York-Antwerp Rules gives explicit recognition to the fact that general average exists irrespective of fault or breach of contract by any of the parties. It follows that normally the procedures for protecting the rights of the parties in general average must be observed even when it is suspected that such a fault or breach has taken place. Equally, the existence of a general average situation does not prejudice any rights or defences that are open to parties, for example with regard to cargo damage or alleging a breach of contract as grounds for not paying a general average contribution.

The giving of general average security in the customary terms is a promise to pay any general average contribution that is found to be properly and legally due. Generally, if there has been a causative breach of contract the contribution cannot be so described, and cargo interests may have grounds for declining to pay their contribution to general average. Thus, the provision of proper general av-

**Грузовладелец:**

Должен уплатить контрибуционный взнос по общей аварии в размере 1 400 000 долл. США

Имеет право на возмещение общеаварийных убытков в размере 600 000 долл. США

Разница к оплате грузовладельцем — 800 000 долл. США

**1.4.6. Договор перевозки**

Участники (стороны) общего морского предприятия обычно включают в договор перевозки специальные положения об общей аварии. Наиболее распространенным из таких положений является оговорка, согласно которой общая авария должна распределяться в соответствии с Йорк-Антверпенскими правилами. Оговорка со ссылкой на правила может содержаться в договоре фрахтования, если он заключался, или в коносаменте либо в обоих документах. Оговорка делает Йорк-Антверпенские правила частью заключенного сторонами договора.

Правило D Йорк-Антверпенских правил прямо признает тот факт, что общая авария существует независимо от вины или нарушения договора какой-либо из сторон общего морского предприятия. Из этого следует, что обычно процедуры защиты прав сторон, предусмотренные правилами об общей аварии, должны соблюдаться, даже когда есть подозрение, что такая вина или нарушение имели место. Аналогичным образом существование общей аварии не наносит ущерба каким-либо правам или средствам правовой защиты, которые принадлежат сторонам, таким как право требовать возмещения убытков вследствие повреждения груза или право ссылаться на то, что нарушение договора перевозки является основанием для отказа в уплате контрибуционного взноса.

Предоставление обеспечения по общей аварии на обычных условиях является обещанием уплатить любой контрибуционный взнос по общей аварии, который будет признан «надлежащим и имеющим законное основание». Как правило, если причиной убытков является нарушение договора перевозчиком, контрибуционный взнос грузовладельцев таковым считаться не может,

erage security does not prevent a party from disputing its liability to contribute.

## 2 GENERAL AVERAGE SECURITY COLLECTIONS

### 2.1 Introduction

Most jurisdictions recognise that the shipowner can exercise a lien (i.e. refuse to allow delivery) on cargo at destination in respect of general average losses sustained by any of the parties to the adventure. The preparation of an adjustment will usually take some time, so that the shipowner will lift his lien in return for satisfactory security. Generally, the shipowner or appointed average adjuster will send notices to cargo interests setting out what is required by way of security (the exact procedure may vary slightly according to the jurisdiction(s) involved).

The usual security requirements will be as follows:

a. Signature by the owner or receiver of the cargo to a General Average Bond (an undertaking that they will pay the contribution legally and properly due in respect of their cargo), and

b. either a cash deposit for an amount estimated by the adjuster to cover likely general average liabilities, usually expressed as a percentage of the invoice value of cargo, or, if the cargo is insured, it is usual for a General Average Guarantee signed by a reputable insurer to be accepted by the shipowner in place of the cash deposit; the insurer will then take over the handling of the general average aspects of the case through their normal claims procedures.

и грузовладельцы могут иметь основания для отказа от уплаты выпадающего на них взноса по общей аварии. Таким образом, предоставление надлежащего обеспечения по общей аварии не препятствует стороне оспаривать свою обязанность по уплате контрибуционного взноса.

## 2. ПОЛУЧЕНИЕ ОБЕСПЕЧЕНИЯ ПО ОБЩЕЙ АВАРИИ

### 2.1. Введение

В большинстве стран (юрисдикций) признается, что судовладелец может воспользоваться правом удержания груза (т. е. отказать в его выдаче) в пункте назначения со ссылкой на необходимость обеспечить возмещение убытков по общей аварии, понесенных сторонами общего морского предприятия. Подготовка диспаша по общей аварии обычно занимает некоторое время, и судовладелец откажется от осуществления своего права на удержание груза только в обмен на удовлетворительное обеспечение. Как правило, судовладелец или назначенный диспашер направит грузовладельцам уведомления с указанием на то, какое обеспечение они должны предоставить (точная процедура может незначительно отличаться в зависимости от правил конкретной юрисдикции).

В качестве обеспечения обычно требуется следующее:

a. Подпись собственника или получателя груза на общеаварийной подписке (на письменном обязательстве грузовладельца уплатить контрибуционный взнос, который имеет законное основание и определен надлежащим образом в отношении принадлежащего ему груза), а также

b. Либо денежный депозит на сумму, установленную диспашером для покрытия вероятных обязательств по общей аварии, обычно выражаемую в процентах от инвойсной стоимости груза, либо, если груз застрахован, гарантия по общей аварии, подписанная имеющим хорошую репутацию страховщиком, которая принимается судовладельцем вместо денежного депозита. После выдачи гарантии страховщик, как правило, берет на себя работу по общеаварийным аспектам дела в соответствии с его обычными процедурами рассмотрения претензий.

Both the General Average Bond and General Average Guarantee are distinct contracts in their own right, and may, like any contract, be altered by agreement between the parties. However, recommended standard wordings are shown in the Appendix which have been developed by the Comity Maritime International and approved by International Union of Marine Insurance and International Chamber of Shipping.

As already mentioned, any remedies and defences from the contracts of carriage remain unaffected by the provision of security under the CMI approved forms (see Appendix).

## 2.2 Actions for cargo owners/receivers

As noted above, in each case cargo interests will receive a GA notice from the average adjuster describing the security requirements in a particular case, but generally cargo interests will need to take the following steps:

- a. Complete, sign and return the General Average Bond to the adjuster.
- b. Attach the invoice for the goods to the signed bond.
- c. If the cargo is insured, pass the notice to the insurers who will complete the General Average Guarantee and take over further handling of the matter.
- d. If the cargo is not insured, advise the average adjuster and follow their instructions to provide a cash deposit as security.

On completion of these steps the cargo should be released in respect of general average for delivery in the usual way.

It is important that the GA notice is read carefully because in some cases a General Average Bond may not be necessary; but separate security to salvors may be required (see section 6 below). Also specific clauses in the contract of carriage (e.g. the

И общеаварийная подписка, и гарантия по общей аварии являются самостоятельными договорами и, как любой договор, могут быть изменены по соглашению между сторонами. В связи с этим в приложении к настоящему Руководству приведены рекомендуемые стандартные проформы обеспечения требований по общей аварии, которые были разработаны Международным морским комитетом и одобрены Международным союзом морского страхования и Международной палатой судоходства.

Как уже упоминалось, предоставление обеспечения по формам, одобренным ММК (см. приложение), не умаляет какие-либо средства правовой защиты и возражения, которые основаны на договоре перевозки.

## 2.2. Действия грузовладельцев/получателей

Выше уже отмечалось, что после назначения диспашера грузовладельцы получают от него общеаварийное уведомление с описанием требований касательно обеспечения в данном конкретном случае. Как правило, грузовладельцы должны будут выполнить следующие действия:

- a. Заполнить, подписать и вернуть диспашеру документ общеаварийной подписки.
- b. Приложить инвойс в отношении груза к подписанному документу общеаварийной подписки.
- c. Если груз застрахован, передать уведомление страховщикам, которые оформят общеаварийную гарантию и возьмут на себя дальнейшее участие в процедурах рассмотрения дела.
- d. Если груз не застрахован, сообщить об этом диспашеру и следовать его инструкциям о внесении денежного депозита в качестве обеспечения.

После совершения этих действий груз освобождается от общеаварийных обременений для его выдачи в обычном порядке.

Важно, чтобы уведомление диспашера было внимательно прочитано, поскольку в некоторых случаях общеаварийная подписка может не потребоваться; однако может потребоваться отдельное обеспечение требований спасателя (см. раздел 6

BIMCO Average Bond Clause) may make the provision of a General Average Bond unnecessary, but all other requirements remain unaffected by such provisions.

Details of any loss or damage to the cargo should be sent to the insurer and the average adjuster as soon as possible; this may reduce the amount to be paid towards general average.

If a cash deposit has been provided for general average and/or salvage, it is likely that part of the deposit will be returned once the adjustment is finished. Cargo interests should keep a careful record of the deposit so that the refund can be processed in due course.

It is a responsibility of cargo interests to notify the average adjuster of any changes in their contact details.

### 2.3. Actions for cargo insurers

Cargo insurers may receive the GA notice from their assureds or direct from the average adjuster and the contents need to be read carefully so that procedures can be followed promptly, avoiding any delay in the release of the cargo at destination.

The GA Guarantee should be completed, signed and returned to the adjuster as set out in the GA Notice.

A standard General Average Guarantee wording is shown in the Appendix. This wording has been approved by the industry bodies representing property insurers (IUMI) and shipowning interests (ICS). Some of the boxes need to be prefilled by the average adjuster, but if there is a need to depart from the standard wording of the clauses due to the circumstances of a particular case any change should be highlighted and explained by the average adjuster.

ниже). Кроме того, общеаварийная подписка может оказаться ненужной в силу особых положений договора перевозки (например, общеаварийной оговорки BIMCO), однако такие положения не затрагивают остальные требования.

Подробную информацию о любой гибели, утрате или повреждении груза следует как можно скорее направить страховщику и диспашеру; это может уменьшить сумму контрибуционного взноса, подлежащего выплате по общей аварии.

Если для обеспечения требований по общей аварии и/или требования спасателей был предоставлен денежный депозит, вполне вероятно, что часть такого депозита будет возвращена после завершения работы по составлению диспашаши. Грузовладельцам следует вести тщательный учет операций с депозитом, чтобы возврат средств мог быть произведен своевременно.

Обязанностью грузовладельцев является своевременное уведомление диспашера о любом изменении их адреса и другой контактной информации.

### 2.3. Действия страховщиков груза

Страховщики груза могут получить уведомление об общей аварии от своих страхователей или непосредственно от диспашера. Содержание такого уведомления необходимо внимательно прочитать, чтобы быстро выполнить установленные процедуры и избежать каких-либо задержек с выдачей груза в месте назначения.

Документ общеаварийной гарантии должен быть составлен, подписан и возвращен диспашеру, как указано в уведомлении об общей аварии.

Стандартная проформа общеаварийной гарантии приведена в приложении к настоящему Руководству. Данная проформа была одобрена организациями, представляющими интересы страховщиков имущества (IUMI) и судовладельцев (ICS). Некоторые графы (боксы) должны быть предварительно заполнены диспашером, но, если в связи с обстоятельствами конкретного дела возникает необходимость отступить от стандартного текста оговорок, включенных в проформу, любое изменение должно быть ясно обозначено и объяснено диспашером.

Details of any loss or damage to the cargo should be sent to the average adjuster as soon as possible; this may reduce the amount to be paid towards general average. It is a responsibility of cargo insurers to notify the average adjuster of any changes in their contact details.

## 2.4 Salvage security

In some circumstances and jurisdictions, and under salvage contracts such as Lloyd's Open Form (LOF), the salvor will have a separate right to action against each individual piece of property that is salvaged, once that property is brought into a place of safety. The salvor may therefore exercise a lien on all the cargo at that place and the cargo interests will have to provide two sets of security:

- a. salvage security to salvors at the place where the salvage services end, and
- b. general average security to the shipowner, at destination.

See section 6 for more details regarding LOF salvage.

## 2.5 Claim documentation

The burden of proof lies with any party wishing to claim general average sacrifices and expenses, and York-Antwerp Rule E includes time limits for submitting claims.

After collecting security the average adjuster will need information from cargo interests in order to:

- calculate the contributory value of the cargo.
- make any allowances in general average that are due to cargo.

Подробную информацию о любой гибели, утрате или повреждении груза следует как можно скорее направить страховщику и диспашеру; это может уменьшить сумму контрибуционного взноса, подлежащего выплате по общей аварии. Обязанностью страховщиков груза является своевременное уведомление диспашера о любом изменении их адреса и другой контактной информации.

## 2.4. Обеспечение требований спасателя

В некоторых обстоятельствах и в некоторых юрисдикциях, а также в соответствии с договорами о спасании, такими как открытая форма Ллойда (LOF), спасатель будет иметь самостоятельное право на иск к каждой отдельной части спасенного имущества, как только это имущество доставлено в безопасное место. Это означает, что спасатель может осуществлять право удержания в отношении всего груза в таком месте, а грузовладельцы должны будут предоставить два вида обеспечения:

- a. Обеспечение требований спасателя в месте окончания услуг по спасанию, а также
- b. Обеспечение требований по общей аварии, которое предоставляется судовладельцу в месте назначения.

Дополнительную информацию в отношении LOF см. в разделе 6.

## 2.5. Претензионная документация

Бремя доказывания общей аварии лежит на стороне, желающей получить возмещение общеаварийных пожертвований и расходов. Сроки подачи заявлений о требованиях установлены Правилom E Йорк-Антверпенских правил.

После получения обеспечения диспашеру потребуется информация грузовладельца, необходимая для:

- расчета контрибуционной стоимости груза;
- определения контрибуционных взносов по общей аварии, которые подлежат уплате грузовладельцам.

Cargo interests will generally need to submit the following information to the adjuster:

- a. A copy of the commercial (CIF) invoice. If cargo has been sold on terms other than CIF the freight invoice and insurance premium details may be required.
- b. Details of any damage that has occurred to cargo during the voyage, including:
  - i. survey reports stating the cause and extent of damage
  - ii. the cargo insurers' settlement.

The damage to cargo will be deducted from the sound value to reach the contributory value; this will determine how much the cargo's general average contribution will be. If any of the damage is allowable as general average (e.g. water damage during fire-fighting operations) credit will be given in the adjustment.

### 3 ROLE OF THE AVERAGE ADJUSTER

#### 3.1 Appointment of adjusters

It is usually the responsibility of the shipowner to appoint an average adjuster to prepare a general average adjustment. In the majority of jurisdictions the findings of the average adjuster regarding amounts payable by the parties to a maritime adventure are not legally binding, unlike with an arbitration award. The majority of adjustments are accepted by the parties (subject to any contractual defences) on the basis of the professional qualifications and expertise of the adjuster.

#### 3.2 Best practice of average adjusters

Average adjusters work under different regulatory and professional regimes, however the following elements of best practice appear to be universal and are endorsed by the leading professional associations.

Как правило, грузовладельцам необходимо предоставить диспашеру следующую информацию и документы:

- a. Копия коммерческого инвойса (CIF). Если груз был продан на условиях, отличных от условий CIF, могут потребоваться фрахтовый инвойс и информация о страховой премии.
- b. Подробная информация и документы о любых повреждениях, причиненных грузу во время рейса, включая:
  - i. Сюрвейерский рапорт с указанием причины и размера ущерба.
  - ii. Информацию об урегулировании требований страховщиками груза.

Для определения контрибуционной стоимости груза сумма, на которую уменьшилась его стоимость в результате повреждений, будет вычтена из стоимости груза в неповрежденном состоянии; это позволит определить размер контрибуционного взноса груза по общей аварии. Если какой-либо ущерб подлежит возмещению по общей аварии (например, ущерб от воды во время тушения пожара), соответствующая сумма будет кредитована в диспаше.

### 3. РОЛЬ ДИСПАШЕРА

#### 3.1. Назначение диспашеров

Назначение диспашера для подготовки диспаша по общей аварии обычно является обязанностью судовладельца. В большинстве юрисдикций выводы диспашера относительно сумм, подлежащих выплате сторонами общего морского предприятия, не являются юридически обязательными, в отличие от арбитражного решения. Большинство диспаш принимаются сторонами (с учетом любых возражений, основанных на договоре) в силу профессиональной квалификации и опыта диспашера.

#### 3.2. Оптимальная практика диспашеров

Диспашеры работают в соответствии с различными режимами нормативных и профессиональных стандартов, однако приведенные ниже элементы оптимальной практики получили общее

Irrespective of the identity of the instructing party, the average adjuster is expected to act in an impartial and independent manner in order to act fairly to all parties involved in a common maritime adventure.

In all cases the average adjuster should:

a. Give particulars in a prominent position in the adjustment of the clause or clauses contained in the charter party and/or bills of lading that relate to the adjustment of general average or, if no such clause or clauses exist, the law and practice obtaining at the place where the adventure ends. Where conflicting provisions exist, the adjuster should explain in appropriate detail the reason for the basis of adjustment chosen.

b. Set out the facts that give rise to the general average.

c. Where the York-Antwerp Rules apply, identify the lettered and/or numbered Rules that are relied upon in making the allowances in the adjustment.

d. Explain in appropriate detail the choice of currency in which the adjustment is based.

e. Make appropriate enquiries as to whether any recovery relating to the casualty is being undertaken, and set out the results of those enquiries in the adjustment.

On request, and when practicable, the adjuster should make available copies of reports and invoices relied upon in the preparation of the adjustment.

#### 4 ROLE OF THE GENERAL INTEREST SURVEYOR

The "General Interest" or "GA" surveyor may be appointed by the shipowners on behalf of all parties involved in the common maritime adventure, usu-

распространение и одобрены ведущими профессиональными ассоциациями.

Независимо от того, кем был назначен диспашер, ожидается, что он будет действовать беспристрастно и объективно, чтобы обеспечить справедливое отношение ко всем сторонам, участвующим в общем морском предприятии.

Во всех случаях диспашер должен:

a. Включить в диспашу ясно различимые ссылки на норму или нормы, которые содержатся в чартере и/или коносаменах и относятся к урегулированию общей аварии, либо, если такая норма или нормы отсутствуют, на законодательство и практику, действующие в месте окончания общего морского предприятия. При наличии взаимоисключающих норм диспашер должен с надлежащими подробностями объяснить причину выбора нормы, на которой основана диспаша.

b. Указать факты, которые привели к возникновению общей аварии.

c. В тех случаях, когда применяются Йорк-Антверпенские правила, указать литерные и/или цифровые правила, на основании которых в диспаше сделан вывод о возмещении убытков в порядке общей аварии.

d. Объяснить с надлежащими подробностями выбор валюты, на которой основаны включенные в диспашу расчеты.

e. Навести соответствующие справки о том, принимаются ли какие-либо меры по взысканию относящихся к данной аварии убытков, и изложить в диспаше полученную в результате наведения справок информацию.

По запросу, а также когда это практически возможно, диспашер должен обеспечить доступ к копиям отчетов и инвойсов, которые были использованы при подготовке диспашы.

#### 4. РОЛЬ СЮРВЕЙЕРА ОБЩЕГО ХАРАКТЕРА

Сюрвейер «общего характера» или «общеаварийный» сюрвейер может быть назначен судовладельцами от имени всех сторон, участвующих

ally only in the larger casualties or where cargo sacrifices are likely to be involved. In the event of a major casualty numerous surveyors may be in attendance on behalf of hull insurers, charterers, salvors, P&I liability insurers and cargo interests.

The GA surveyor is there to provide an independent overview to help ensure that the interests of all parties are considered. The shipowner is usually responsible for settlement of the GA surveyor's charges, which are allowed as general average, but the GA surveyor is expected to act in an independent and impartial manner when recording the facts and making recommendations.

The GA surveyor's role is not to investigate the circumstances leading up to a general average situation (e.g. the cause of a fire) but once the situation exists, his role is generally as follows:

- a. To advise all parties on the steps necessary to ensure the common safety of ship and cargo.
- b. To monitor the steps actually taken by the parties to ensure that proper regard is taken of the General Interest.
- c. To review general average expenditure incurred and advise the adjuster as to whether the costs are fair and reasonable.
- d. To identify and quantify any general average sacrifice of ship or cargo.
- e. To ensure that general average damage is minimized wherever possible i.e. by reconditioning or sale of damaged cargo. Except in cases of extreme urgency or where communications are difficult, any significant action with regard to cargo (e.g. arranging for its sale at a Port of

в общем морском предприятии, обычно только в тех случаях, когда произошла большая авария или когда, вероятно, имели место жертвоприношения грузом. При возникновении крупной аварии в работе по ней могут участвовать несколько сюрвейеров от имени страховщиков каско, фрахтователей судна, спасателей, страховщиков ответственности P&I и грузовладельцев.

Общеаварийный сюрвейер должен обеспечить независимое наблюдение с целью гарантировать учет интересов всех сторон. За оплату услуг общеаварийного сюрвейера обычно отвечает судовладелец, и понесенные в этой связи расходы подлежат возмещению в порядке общей аварии. Вместе с этим предполагается, что, фиксируя фактические обстоятельства дела и давая рекомендации сторонам, общеаварийный сюрвейер будет действовать независимо и беспристрастно.

Общеаварийный сюрвейер не занимается расследованием обстоятельств, приведших к возникновению общей аварийной ситуации (например, установлением причины пожара), но, как только такая ситуация возникла, его роль обычно заключается в следующем:

- a. Консультировать все стороны о мерах, необходимых для обеспечения общей безопасности судна и груза.
- b. Контролировать меры, фактически принимаемые сторонами, для обеспечения надлежащего учета общих интересов.
- c. Проводить анализ понесенных общеаварийных расходов и сообщать диспашеру о том, являются ли эти расходы справедливыми и разумными.
- d. Устанавливать, было ли произведено какое-либо общеаварийное жертвоприношение судном или грузом, и определять размер такого жертвоприношения.
- e. Обеспечивать минимизацию общеаварийного ущерба, где это возможно, например путем восстановления товарной кондиции или продажи поврежденного груза. За исключением случаев крайней срочности или когда имеются проблемы со связью, любые значительные меры в от-

Refuge) must be taken in consultation with the concerned in cargo.

The authority and funds to make disbursements will generally come from the shipowner, usually via the master or the local agents. The GA surveyor therefore has no authority to order any particular course of action and his role is an advisory one. However, the GA surveyor's impartial position and his influence on the eventual treatment of the expenditure will give his advice considerable weight with the other parties involved.

The GA surveyor should also be aware that several other surveyors may be in attendance on behalf of particular interests and that, for reasons of economy, duplication of reporting should be avoided.

In the event of any doubt arising as to the depth of investigation required from the GA surveyor, the adjuster should be contacted for guidance. The GA surveyor is effectively appointed to act on behalf of the whole general average community, any of whom are generally entitled to view all his exchanges of correspondence and reports.

## 5 THE YORK-ANTWERP RULES 2016

### 5.1 Rule VI – Salvage

The wording of Rule VI paragraph (b) is new to the York Antwerp 2016. It arises from concerns that, if the ship and cargo have already paid salvage separately (for example under Lloyd's Open Form) based on salvaged values (at termination of the salvors' services), allowing salvage as general average and re-apportioning it over contributory values (at destination) may give rise to additional cost and delays, while making no significant difference to the proportion payable by each party.

ношении груза (например, организация его продажи в порту-убежище) должны приниматься после консультации с грузовладельцами.

Полномочия и средства для покрытия расходов, как правило, будут принадлежать судовладельцу. Осуществление этих полномочий и предоставление средств, как правило, осуществляются капитаном судна или местными агентами. Таким образом, общеаварийный сюрвейер не имеет полномочий давать обязательные указания о порядке совершения каких-либо конкретных действий, его роль имеет консультативный характер. Однако беспристрастная позиция общеаварийного сюрвейера и его влияние при определении, какие расходы могут считаться общеаварийными, будут иметь существенное значение для других вовлеченных сторон.

Общеаварийному сюрвейеру также необходимо знать, что в работе по аварии от имени определенных интересов также могут участвовать несколько других сюрвейеров и в целях экономии средств следует избегать дублирования отчетности.

В случае возникновения каких-либо сомнений в отношении тщательности расследования, которая требуется от общеаварийного сюрвейера, следует обратиться к диспетчеру за советом. Общеаварийный сюрвейер фактически назначается для совершения действий от имени всех участников общей аварии («всего общеаварийного сообщества»), каждый из которых, как правило, имеет право ознакомиться со всей его перепиской и отчетами.

## 5. ЙОРК-АНТВЕРПЕНСКИЕ ПРАВИЛА 2016 ГОДА

### 5.1. Правило VI – Спасание

Текст пункта (b) Правила VI является новым в Йорк-Антверпенских правилах 2016 года. Он появился из-за опасений, что, если судно и груз уже отдельно уплатили спасательное вознаграждение (например, в соответствии с проформой договора спасания Ллойда), рассчитанное на основании стоимости спасенного имущества (в момент прекращения услуг спасателей), отнесение спасания на общую аварию и перераспределение его в зависимости от величины кон-

A variety of measures to meet these concerns have been considered ranging from complete exclusion of salvage to using a fixed percentage mechanism. Such measures were found, during extensive CMI discussions, to produce inequitable results or were impossible to apply across the range of cases encountered in practice.

It was pointed out that many leading adjusters will, when appropriate, propose to the parties that if re-apportionment of salvage as general average will not produce a meaningful change in the figures or will be disproportionately costly, the salvage should be omitted from the adjustment; it is then up to the parties to decide whether it should be included or not. However, it was considered that a means should be found to make this practice more universal and to set out express criteria that would help to ensure that the allowance and re-apportionment of salvage as general average (where already paid separately by ship and cargo etc.) would only occur in cases where there was a sound equitable or financial basis for doing so.

The average adjusters will still be required to exercise their professional judgement in applying paragraph (b) because several of the criteria (i) – (v) that are listed require a view to be taken as to what should be deemed to be “significant” in the context of a particular case. Because of the wide range of cases that the York-Antwerp Rules apply to, it was not considered desirable to offer a fixed definition of how “significant” should be construed, other than to note that the objective of the new clause was to reduce the time and cost of the adjustment process where it is possible to do so.

трибуционных стоимостей имущества (в месте назначения) может привести к дополнительным расходам и задержкам, не внося при этом существенного изменения в долю, подлежащую уплате каждой стороной.

Были рассмотрены различные меры для решения этих проблем: от полного исключения вознаграждения за спасание до использования механизма фиксированного процента. В ходе широких обсуждений, проводившихся под эгидой ММК, было установлено, что такие меры приводят к несправедливым результатам или их невозможно применять в ряде случаев, встречающихся на практике.

Было отмечено, что в тех случаях, когда это уместно, многие ведущие диспашеры будут предлагать сторонам следующее решение. Если перераспределение вознаграждения за спасание в соответствии с нормами об общей аварии не приведет к существенному изменению цифр или будет непропорционально дорогостоящим, то его следует исключить из диспаши. В этом случае стороны должны сами решить, следует ли включать спасание в расчет по общей аварии. Одновременно было предложено найти способ сделать эту практику более универсальной и установить четкие критерии, которые помогут обеспечить принятие на общую аварию и перераспределение спасательного вознаграждения (когда оно уже выплачено отдельно судном и грузом, а также, возможно, и другими интересами) только в тех случаях, когда для этого имеются убедительные причины с точки зрения справедливости и экономии средств.

Диспашеры по-прежнему будут обязаны полагаться на свое профессиональное суждение при применении пункта (b), поскольку некоторые из критериев, которые установлены пунктами (i) – (v), требуют принятия решения относительно того, что следует считать «значительным» в контексте конкретной ситуации. Поскольку Йорк-Антверпенские правила применяются к широкому кругу различных ситуаций, было сочтено нежелательным предлагать какое-либо заранее установленное толкование термина «значительный», кроме указания на то, что целью новой нормы является сокращение времени и стоимости процесса составления диспаши, когда это возможно.

When assessing whether there is a significant difference between settlements and awards for the purposes of Rule VI(b)(v) the adjuster should have regard only to the basic award or settlement against all salvaged interests before currency adjustment, interest, cost of collecting security and all parties' legal costs.

## 5.2 Rule XXII – Treatment of Cash Deposits

Under Rule XXII(b) the adjuster is required to hold deposits in a special account constituted in accordance with the law regarding holding client or third party funds that applies in the domicile of the appointed average adjuster.

Unless otherwise provided for by the applicable law, CMI recommends that any special account should have the following features:

- Funds should be held separately from the normal operating accounts of the adjuster.
- Funds should be protected in the event of liquidation or the cessation of the average adjuster's business.
- The holding bank should provide regular statements that show all transactions clearly.

## 6 AN OVERVIEW OF SALVAGE (INCLUDING LLOYD'S OPEN FORM)

In a situation of acute danger for ship and cargo it is essential that salvage services are rendered promptly and efficiently. Debating the legal and/or contractual basis of such services can lead to serious delay. Thus, tried and tested standard forms of salvage contracts are often resorted to, in order to:

- Clarify the terms on which salvage services are given.

При определении, имеется ли существенная разница между мировым соглашением и арбитражным решением для целей пп. (v) п. (b) Правила VI, диспашеру следует учитывать только основную сумму решения или мирового соглашения, определенную в отношении всех спасенных интересов, без учета валютной корректировки, процентов, расходов на получение обеспечения и судебных издержек всех сторон.

## 5.2. Правило XXII – Обращение с денежными депозитами

В соответствии с пунктом (b) Правила XXII диспашер обязан хранить депозиты на специальном счете, открытом в соответствии с законодательством о хранении средств клиентов или третьих лиц, которое применяется в месте жительства назначенного диспашера.

Если иное не предусмотрено применимым законодательством, ММК рекомендует, чтобы любой специальный счет соответствовал следующим требованиям:

- Средства депозитов должны храниться отдельно, а не на обычных расчетных счетах диспашера.
- Средства депозитов должны быть защищены в случае ликвидации или прекращения деятельности диспашера.
- Банк, в котором хранятся депозиты, должен регулярно представлять отчеты, в которых четко отражаются все операции.

## 6. ОБЗОР СПАСАНИЯ (ВКЛЮЧАЯ ПРОФОРМУ КОНТРАКТА ЛЛОЙДА)

В ситуации непосредственной опасности для судна и груза крайне важно, чтобы спасательные услуги были оказаны быстро и качественно. Обсуждение правовой и/или договорной основы оказания таких услуг может привести к серьезной задержке. По этой причине часто используются проверенные типовые проформы договоров спасания, чтобы:

- Ясно обозначить условия оказания услуг по спасанию.

- Define the duties of each party.
- Set up agreed procedures for the provision of security and the settlement and payment of the salvage award.

Lloyd's Open Form (LOF) is the form of salvage contract most widely encountered in practice; it reflects the provisions of the International Convention on Salvage 1989. It is a "No Cure No Pay" contract. If there is a successful outcome and a payment is due, it will reflect whether the operation turned out to be easy or difficult. Once property is safe, the owners of the property have to provide appropriate security but no payment is due until an award has been made or agreed. Shipowners must use their best endeavours to ensure that none of the property is released until security has been provided. Under general maritime law salvors have a maritime lien over the salvaged property for their remuneration until satisfactory security is provided. The property should therefore not be removed or delivered without the consent of salvors.

By getting security, it means the salvors are ensuring their claim is met in full regardless of the property owners' unwillingness or inability to pay.

Security can be provided in a number of ways:

- Lloyd's — security can be lodged with the Salvage Arbitration Branch at Lloyd's.
- ISU1 — salvors will often accept security by way of an ISU1 Guarantee. Salvors may require that insurers who wish to provide security in this for-

- Определить обязанности каждой из сторон.
- Установить согласованные процедуры предоставления обеспечения, а также урегулирования и оплаты спасательного вознаграждения.

Открытая форма Ллойда (LOF) — это проформа контракта о спасании, которая широко используется в практике и отражает положения Международной конвенции о спасании 1989 года. LOF – это договор, основанный на принципе «без спасания нет вознаграждения». Если спасание привело к полезному результату и за него причитается вознаграждение, при определении его размера будет учитываться степень сложности спасательной операции. Как только имущество окажется в безопасности, владельцы имущества должны будут предоставить надлежащее обеспечение, но оплата вознаграждения за спасание не причитается до тех пор, пока не будет вынесено или согласовано арбитражное решение. Судовладельцы должны прилагать все усилия для обеспечения того, чтобы имущество не выдавалось получателям или собственникам до предоставления обеспечения. В соответствии с общим морским правом для обеспечения своих прав на вознаграждение спасатели могут осуществлять морской залог на спасенное имущество до предоставления удовлетворительного обеспечения. По этой причине спасенное имущество не может быть перемещено или выдано без согласия спасателей.

Осуществляя право удержания спасенного имущества до предоставления обеспечения, спасатели принимают меры, направленные на то, чтобы их требование было удовлетворено в полном объеме, независимо от желания или возможности владельцев такого имущества уплатить спасательное вознаграждение.

Обеспечение может быть предоставлено несколькими способами:

- Согласно проформе Ллойда — обеспечение может быть предоставлено в арбитражное отделение Ллойда.
- Согласно проформе ISU1 — спасатели часто принимают обеспечение в форме гарантии ISU1. Спасатели могут потребовать, чтобы

mat meet specific minimum standards in terms of recognised credit ratings etc.

- Cash deposit — usually held on account by the adjuster until the award is made or agreed.

Any balance remaining after settlement of the salvage contribution is returned to the depositing party.

Once the salvage operation has been completed, the matter is referred to an independent arbitrator, appointed to make a fair award. However, many LOF and other salvage cases are settled commercially between the interested parties in order to avoid the time and costs of a full arbitration.

The LOF contract is subject to the International Convention on Salvage 1989 which also contains two articles (13 & 14) specifically dealing with remuneration paid to the salvors in respect of efforts taken to prevent or minimise damage to the environment. Awards made under Article 13 are paid by property insurers covering ship and cargo. Article 14 concerns an additional compensation to be paid by the shipowner or its P&I insurer in circumstances where the Article 13 award is deemed inadequate – for example when ship and/or cargo are a total loss. Article 14 claims are usually governed by the “Special Compensation P&I Clause” (SCOPIC).

страховщики, желающие предоставить обеспечение в данной форме, соответствовали определенным минимальным стандартам с точки зрения признанных кредитных рейтингов и т. д.

- Денежный депозит — обычно хранится на счете диспашера до тех пор, пока не будет вынесено или согласовано арбитражное решение.

Любой баланс денежных средств, оставшийся после выплаты контрибуционного взноса за спасание, возвращается стороне, которая внесла депозит.

После завершения спасательной операции дело передается на рассмотрение независимого арбитра, назначенного для вынесения справедливого решения. Однако многие дела, в которых используется LOF или другие проформы, заканчиваются мировым соглашением, которое заключается заинтересованными сторонами на коммерческой основе, чтобы избежать затрат времени и средств на проведение полного арбитража.

Контракт LOF подпадает под действие Международной конвенции о спасании 1989 года, которая, кроме прочего, содержит две статьи (13 и 14), специально предусматривающие компенсацию, подлежащую выплате спасателям за усилия в предотвращении или уменьшении ущерба окружающей среде. Компенсация, установленная решениями, вынесенными в соответствии со статьей 13, выплачивается страховщиками, которые страховали судно и груз. Статья 14 касается дополнительной компенсации, выплачиваемой судовладельцем или его страховщиком P&I в обстоятельствах, когда решение по статье 13 считается неадекватным, например в случае полной гибели судна и/или груза. Требования, заявленные на основании статьи 14, обычно регулируются «Оговоркой о специальной компенсации P&I» (SCOPIC).

Перевод выполнил В.Б. Козлов  
© В.Б. Козлов

# Приложение – проформы обеспечения требований по общей аварии

## Appendix – GA Security Forms

### APPENDIX — GA SECURITY FORMS

1. General Average Bond for Cargo
2. General Average Guarantee for Cargo
3. General Average Bond for Bunkers and/or Freight (if separately at Risk)
4. General Average Guarantee for Bunkers and/or Freight (if separately at Risk)

### ПРИЛОЖЕНИЕ — ПРОФОРМЫ ОБЕСПЕЧЕНИЯ ТРЕБОВАНИЙ ПО ОБЩЕЙ АВАРИИ

1. Общеаварийная подписка по грузу
2. Общеаварийная гарантия по грузу
3. Общеаварийная подписка по бункеру и/или фрахту (если на риске отдельно)
4. Общеаварийная гарантия по бункеру и/или фрахту (если на риске отдельно)

**GENERAL AVERAGE BOND — CARGO**

*(Wording approved by Comité Maritime International, International Union of Marine Insurance & International Chamber of Shipping)*

**This bond will not be accepted if any additions, deletions or amendments are made to it.**

**This bond is addressed to the owners of the ship named in box 1 and other parties to the common maritime adventure as their interests may appear.**

**ОБЩЕАВАРИЙНАЯ ПОДПИСКА ПО ГРУЗУ**

*(текст, одобренный Международным морским комитетом, Международным союзом морского страхования и Международной палатой судоходства)*

**Настоящая подписка не принимается, если в ее текст внесены какие-либо дополнения, исключения или изменения.**

**Настоящая подписка адресована владельцам судна, указанного в боксе 1, и другим сторонам общего морского предприятия согласно их возможным интересам.**

**PART 1 A — to be completed by or on behalf of the owners of the ship**

**ЧАСТЬ 1 А — заполняется судовладельцем или от его имени**

1. Ship / Судно:	2. Casualty & Date / Авария и дата:
3. Average Adjuster(s) / Диспашер (диспашеры):  (hereafter: "the Adjuster" / далее именуемый/именуемые «Диспашер»/«Диспашеры»)	
4. Law and Jurisdiction / Применимое право и юрисдикция:	

**PART 1 B — to be completed by or on behalf of the concerned in the cargo**

**ЧАСТЬ 1 В — заполняется грузовладельцами или от их имени**

5. Port of Shipment / Порт погрузки:	6. Port of Discharge / Порт выгрузки:
7. (a) Bill of Lading Number(s) / Номер (номера) коносаментов:	7. (b) Container Number(s) / Номер (номера) контейнеров:
8. Quantity and Description of Property / Количество и описание имущества:  (hereafter: "the Secured Property" / далее именуемое «Обеспеченное имущество»)	
9. (Company) Name / (Компания) Имя:	10. Address / Адрес:
11. Telephone No. / Номер телефона:	12. Email / Электронная почта:
13. Name of Signatory / Имя подписавшего лица:	14. Position of Signatory / Должность подписавшего лица:
15. Signature / Подпись:	16. Date / Дата:

(For conditions see Part 2 / Условия изложены в части 2)

**PART 2 CMI General Average Bond — Cargo**

1. In consideration of the delivery in due course of the Secured Property to us or to our order, on payment of the freight due, I/we, the party named in box 9, hereby agree to pay to the owners of the ship named in box 1 or to the Adjuster on behalf of the various parties to the common maritime adventure, as their interests may appear, any contribution to General Average and/or Salvage and/or Special Charges which may hereafter be ascertained to be properly and legally due in respect of the Secured Property.

2. This bond will not take effect before arrival of all or part of the Secured Property at the port of discharge named in box 6 or other place where the common maritime adventure for the Secured Property ends.

3. The amount of this bond is limited in respect of general average contributions to the total contributory value of the Secured Property, as calculated by the Adjuster in accordance with the applicable York-Antwerp Rules.

4. This bond is without prejudice to any remedies or defences arising under the contract of carriage or otherwise. Without prejudice to the time available to rely upon any such remedies or defences these should be notified to the Adjuster within three months of the date of issue of the adjustment.

5. I/We further agree:

a) to make prompt payment(s) on account of such contribution as may be properly and legally due in respect of the Secured Property, as soon as the same may be recommended by the Adjuster. Any payment on account made is without prejudice to my/our liability under clause 1 in respect of the final adjustment. In respect of any payment on account I/we may require reasonable counter-security in like amount prior to payment;

b) to furnish promptly to the Adjuster particulars of the value and condition of the Secured Property, supported by a copy of the commercial invoice or, if there is no such invoice, details of the shipped value;

c) (i) that any dispute arising out of or in connection with this bond shall be governed by the law and subject to the exclusive jurisdiction specified in box 4. If nothing is stated in box 4 then English law shall apply and any dispute arising out of or in connection with this bond shall be referred to the High Court of Justice of England and Wales; and

(ii) to nominate an address for service of proceedings in accordance with (i) within 21 days of a request to do so by any party to the common maritime adventure who may wish to pursue a claim under this bond;

d) that any period of prescription/limitation, whether provided by statute law, contract or otherwise, shall commence to run from the date upon which the general average adjustment is issued, unless otherwise provided in the applicable York-Antwerp Rules;

e) that the third and fourth paragraph of Rule G of the York-Antwerp Rules 2016 shall be deemed incorporated where the applicable York-Antwerp Rules do not contain a "non-separation agreement".

6. This bond is intended to create a legally binding obligation notwithstanding that it may be transmitted and stored solely in electronic form. It is hereby agreed that transmission of this bond to the Adjuster electronically constitutes good delivery to the owners of the ship named in box 1 and other parties to the common maritime adventure who wish to enforce this bond.

**ЧАСТЬ 2. Общеаварийная подписка по грузу (проформа ММК)**

1. За выдачу Обеспеченного имущества в обычном порядке, после оплаты причитающегося фрахта, нам или нашему приказу я/мы, сторона/стороны, указанная/указанные в боксе 9, настоящим обязуюсь/обязуемся выплатить владельцам судна, указанного в боксе 1, или Диспашеру от имени различных сторон общего морского предприятия согласно их возможным интересам любой контрибуционный взнос по общей аварии, и/или спасательное вознаграждение, и/или специальные расходы, которые впоследствии могут быть признаны подлежащими уплате в отношении Обеспеченного имущества надлежащим образом и на законных основаниях<sup>1</sup>.

2. Настоящая подписка не вступает в силу до прибытия всего или части Обеспеченного имущества в порт выгрузки, указанный в боксе 6, или в другое место, где заканчивается общее морское предприятие для Обеспеченного имущества.

3. Сумма данной подписки ограничена в отношении контрибуционных взносов по общей аварии полной суммой контрибуционной стоимости Обеспеченного имущества, рассчитанной Диспашером в соответствии с применимыми Йорк-Антверпенскими правилами.

4. Настоящая подписка выдана без ущерба для любых средств правовой защиты или возражений, которые возникли или могут возникнуть в соответствии с договором перевозки или на ином основании. Без ущерба для срока, в течение которого можно ссылаться на любые такие средства правовой защиты или возражения, уведомление о них должно быть направлено Диспашеру в течение трех месяцев с даты выдачи диспаша.

5. Я/мы также согласился/согласились:

a) произвести незамедлительный авансовый платеж (авансовые платежи) в счет такого контрибуционного взноса, который может причитаться к уплате надлежащим образом и на законном основании в отношении Обеспеченного имущества, как только это будет рекомендовано Диспашером. Любой авансовый платеж делается без ущерба для моей/нашей обязанности согласно пункту 1 в отношении окончательной диспаша. В отношении любого авансового платежа я/мы могу/можем потребовать разумного встречного обеспечения в такой же сумме до совершения платежа;

b) незамедлительно предоставить Диспашеру сведения о стоимости и состоянии Обеспеченного имущества, подтвержденные копией коммерческого инвойса, или, если такого инвойса нет, подробную информацию о его стоимости на момент погрузки;

c) (i) с тем, что любой спор, возникающий из настоящей подписки или в связи с ней, должен регулироваться правом и относится к исключительной юрисдикции суда, указанного в боксе 4. Если в боксе 4 ничего не указано, то должно применяться английское право, и любой спор, возникающий из настоящей подписки или в связи с ней, должен быть передан в Высокий суд Англии и Уэльса; и

(ii) указать адрес для вручения судебных уведомлений в соответствии с подпунктом (i) в течение 21 дня с момента заявления требования об этом какой-либо из сторон общего морского предприятия, которая пожелает предъявить иск по настоящей подписке;

d) с тем, что любой пресекательный срок или срок исковой давности, независимо от того, установлен он законом, договором или как-либо иначе, начинает течь с даты выдачи диспаша по общей аварии, если иное не предусмотрено в применимых Йорк-Антверпенских правилах;

e) что части третья и четвертая Правила G Йорк-Антверпенских правил 2016 года считаются включенными, если применимые Йорк-Антверпенские правила не содержат «соглашения о прекращении обязательства по перевозке».

6. Настоящая подписка имеет целью создать юридическое обязательство, несмотря на то что она может быть передана и храниться исключительно в электронной форме. Настоящим согласовано, что передача этой подписки Диспашеру в электронной форме является ее надлежащим вручением владельцам судна, указанного в боксе 1, и другим участникам общего морского предприятия, которые пожелают потребовать исполнения по настоящей подписке.

<sup>1</sup> Возможный вариант перевода: «1. В обмен на то, что после оплаты причитающегося фрахта Обеспеченное имущество будет выдано в обычном порядке, я/мы, сторона/стороны, указанная/указанные в боксе 9, настоящим обязуюсь/обязуемся выплатить владельцам судна, указанного в боксе 1, или Диспашеру от имени различных сторон общего морского предприятия согласно их возможным интересам любой контрибуционный взнос по общей аварии, и/или спасательное вознаграждение, и/или специальные расходы, которые впоследствии могут быть признаны подлежащими уплате в отношении Обеспеченного имущества надлежащим образом и на законных основаниях».

**GENERAL AVERAGE GUARANTEE — CARGO**

*(Wording approved by Comité Maritime International, International Union of Marine Insurance & International Chamber of Shipping)*

**This guarantee will not be accepted if any additions, deletions or amendments are made to it.**

**This guarantee is addressed to the owners of the ship named in box 1 and other parties to the common maritime adventure as their interests may appear.**

**This guarantee shall be valid and enforceable irrespective of the existence or terms of any separate undertakings given by the property owner and any provisions in the insurance on the property.**

**ОБЩЕАВАРИЙНАЯ ГАРАНТИЯ ПО ГРУЗУ**

*(текст, одобренный Международным морским комитетом, Международным союзом морского страхования и Международной палатой судоходства)*

**Настоящая гарантия не принимается, если в ее текст внесены какие-либо дополнения, исключения или изменения.**

**Настоящая гарантия адресована владельцам судна, указанного в боксе 1, и другим участникам общего морского предприятия согласно их возможным интересам.**

**Настоящая гарантия действительна и подлежит исполнению независимо от существования или условий каких-либо других обязательств, принятых на себя владельцем имущества, а также каких-либо положений в договоре страхования имущества.**

**PART 1 A – to be completed by or on behalf of the owners of the ship**

**ЧАСТЬ 1 А – заполняется судовладельцем или от его имени**

1. Ship / Судно:	2. Casualty & Date / Авария и дата:
3. Average Adjuster(s) / Диспашер (Диспашеры):  (hereafter: "the Adjuster" / далее именуемый/именуемые «Диспашер»/«Диспашеры»)	
4. Law and Jurisdiction / Применимое право и юрисдикция:	

**PART 1 B — to be completed by or on behalf of the concerned in the cargo**

**ЧАСТЬ 1 В — заполняется грузовладельцами или от их имени**

5. Port of Shipment / Порт погрузки:	6. Port of Discharge / Порт выгрузки:
7.(a) Bill of Lading Number(s) / Номер (номера) коносаментов:	7.(b) Container Number(s) / Номер (номера) контейнеров:
8. Quantity and Description of Property / Количество и описание имущества:  (hereafter: "the Secured Property" / далее именуемое «Обеспеченное имущество»)	
9. Insured Value of Property / Страховая стоимость имущества:	10. Policy/Certificate No. / Номер полиса / страхового свидетельства:
11. Insurance Company Name / Название страховой компании:	12. Address / Адрес:
13. Telephone No. / Номер телефона:	14. Email / Электронная почта:
15. Name of Signatory / Имя подписавшего лица:	16. Position of Signatory / Должность подписавшего лица:
17. Signature / Подпись:	18. Date / Дата:

(For conditions see Part 2 / Условия изложены в части 2)

**PART 2 CMI General Average Guarantee — Cargo**

1. In consideration of the delivery in due course of the Secured Property to the consignees thereof without collection of a cash deposit, we, the insurers shown in box 11, hereby guarantee to pay to the owners of the ship named in box 1 or to the Adjuster on behalf of the various parties to the common maritime adventure, as their interests may appear, any contribution to General Average and/or Salvage and/or Special Charges which may hereafter be ascertained to be properly and legally due in respect of the Secured Property and payable without violating applicable economic or trade sanctions laws.

2. This guarantee will not take effect before arrival of all or part of the Secured Property at the port of discharge named in box 6 or other place where the common maritime adventure for the Secured Property ends.

3. The amount of this guarantee is limited in respect of general average contributions to the total contributory value of the Secured Property, as calculated by the Adjuster in accordance with the applicable York-Antwerp Rules.

4. This guarantee is without prejudice to any remedies or defences of the parties to the common maritime adventure arising under the contract of carriage or otherwise. Without prejudice to the time available to rely upon any such remedies or defences these should be notified to the Adjuster within three months of the date of issue of the adjustment.

5. We further agree:

a) to make prompt payment(s) on account of such contribution as may be properly and legally due in respect of the Secured Property, as soon as the same may be recommended by the Adjuster. Any payment on account made is without prejudice to our liability under clause 1 in respect of the final adjustment. In respect of any payment on account we may require reasonable counter-security in like amount prior to payment;

b) to furnish promptly to the Adjuster all information which is or may become available to us relative to the value and condition of the Secured Property;

c) (i) that any dispute arising out of or in connection with this guarantee shall be governed by the law and subject to the exclusive jurisdiction specified in box 4. If nothing is stated in box 4 then English law shall apply and any dispute arising out of or in connection with this guarantee shall be referred to the High Court of Justice of England and Wales; and

(ii) to nominate an address for service of proceedings in accordance with (i) within 21 days of a request to do so by any party to the common maritime adventure who may wish to pursue a claim under this guarantee;

d) that any period of prescription/limitation, whether provided by statute law, contract or otherwise, shall commence to run from the date upon which the general average adjustment is issued, unless otherwise provided in the applicable York-Antwerp Rules;

e) that the third and fourth paragraph of Rule G of the York-Antwerp Rules 2016 shall be deemed incorporated where the applicable York-Antwerp Rules do not contain a "non-separation agreement".

6. This guarantee is intended to create a legally binding obligation notwithstanding that it may be transmitted and stored solely in electronic form. It is hereby agreed that transmission of this guarantee to the Adjuster electronically constitutes good delivery to the owners of the ship named in box 1 and other parties to the common maritime adventure who wish to enforce this guarantee.

**ЧАСТЬ 2. Общеаварийная гарантия по грузу (проформа ММК)**

1. За выдачу Обеспеченного имущества его получателю в обычном порядке и без получения денежного депозита мы, страховщики, указанные в боксе 11, настоящим даем гарантию уплатить владельцам судна, указанного в боксе 1, или Диспашеру от имени различных сторон общего морского предприятия согласно их возможным интересам любой контрибуционный взнос по общей аварии, и/или спасательное вознаграждение, и/или специальные расходы, которые впоследствии могут быть признаны подлежащими уплате в отношении Обеспеченного имущества надлежащим образом и на законных основаниях и которые могут быть выплачены без нарушения применимого законодательства об экономических и торговых санкциях<sup>1</sup>.

2. Настоящая гарантия не вступает в силу до прибытия всего или части Обеспеченного имущества в порт выгрузки, указанный в боксе 6, или в другое место, где заканчивается общее морское предприятия в отношении Обеспеченного имущества.

3. Сумма настоящей гарантии ограничена в отношении контрибуционных взносов по общей аварии полной контрибуционной стоимостью Обеспеченного имущества, как она рассчитана Диспашером в соответствии с применимыми Йорк-Антверпенскими правилами.

4. Настоящая гарантия выдана без ущерба для любых средств правовой защиты и возражений сторон общего морского предприятия, которые возникли или могут возникнуть в соответствии с договором перевозки или на ином основании. Без ущерба для срока, в течение которого можно ссылаться на любые такие средства правовой защиты или возражения, уведомление о них должно быть направлено Диспашеру в течение трех месяцев с даты выдачи диспаша.

5. Мы также согласились:

a) произвести незамедлительный авансовый платеж (авансовые платежи) в счет такого контрибуционного взноса, который может причитаться к уплате надлежащим образом и на законном основании в отношении Обеспеченного имущества, как только это будет рекомендовано Диспашером. Любой авансовый платеж делается без ущерба для нашей обязанности согласно пункту 1 в отношении окончательной диспаша. В отношении любого авансового платежа мы можем потребовать разумного встречного обеспечения в такой же сумме до совершения платежа;

b) незамедлительно предоставить Диспашеру всю информацию, которая доступна или может стать доступной для нас в отношении стоимости и содержания Обеспеченного имущества;

c) (i) с тем, что любой спор, возникающий из настоящей гарантии или в связи с ней, должен регулироваться правом и относиться к исключительной юрисдикции суда, указанного в боксе 4. Если в боксе 4 ничего не указано, то должно применяться английское право, и любой спор, возникающий из настоящей гарантии или в связи с ней, должен быть передан в Высокий суд Англии и Уэльса; и

(ii) указать адрес для вручения судебных уведомлений в соответствии с подпунктом (i) в течение 21 дня с момента заявления требования об этом какой-либо из сторон общего морского предприятия, которая пожелает предъявить иск по настоящей гарантии;

d) с тем, что любой пресекаемый срок или срок исковой давности, независимо от того, установлен он законом, договором или как-либо иначе, начинается течь с даты выдачи диспаша по общей аварии, если иное не предусмотрено в применимых Йорк-Антверпенских правилах;

e) с тем, что части третья и четвертая Правила G Йорк-Антверпенских правил 2016 года считаются включенными, если применимые Йорк-Антверпенские правила не содержат «соглашения о непрекращении обязательства по перевозке».

6. Настоящая гарантия имеет целью создать юридическое обязательство, несмотря на то что она может быть передана и храниться исключительно в электронной форме. Настоящим согласовано, что передача этой гарантии Диспашеру в электронной форме является ее надлежащим вручением владельцам судна, указанного в боксе 1, и другим участникам общего морского предприятия, которые пожелают потребовать исполнения по настоящей подписке.

<sup>1</sup> Возможный вариант перевода: «1. В обмен на выдачу в обычном порядке Обеспеченного имущества его получателю без получения от него денежного депозита мы, страховщики, указанные в боксе 11, настоящим даем гарантию уплатить владельцам судна, указанного в боксе 1, или Диспашеру от имени различных сторон общего морского предприятия согласно их возможным интересам любой контрибуционный взнос по общей аварии, и/или спасательное вознаграждение, и/или специальные расходы, которые впоследствии могут быть признаны подлежащими уплате в отношении Обеспеченного имущества надлежащим образом и на законных основаниях и которые могут быть выплачены без нарушения применимого законодательства об экономических и торговых санкциях».

**GENERAL AVERAGE BOND —  
BUNKERS/FREIGHT AT RISK**

*(Wording approved by Comité Maritime International,  
International Union of Marine Insurance & International  
Chamber of Shipping)*

**This bond will not be accepted if any additions, deletions  
or amendments are made to it.**

**This bond is addressed to the owners of the ship named in  
box 1 and other parties to the common maritime adventure  
as their interests may appear.**

**ОБЩЕАВАРИЙНАЯ ПОДПИСКА  
ПО БУНКЕРУ/ФРАХТУ НА РИСКЕ**

*(текст, одобренный Международным морским  
комитетом, Международным союзом морского  
страхования и Международная палата судоходства)*

**Настоящая подписка не принимается, если в ее текст  
внесены какие-либо дополнения, исключения или из-  
менения.**

**Настоящая подписка адресована владельцам судна,  
указанного в боксе 1, и другим участникам общего мор-  
ского предприятия согласно их возможным интересам.**

**PART 1 A — to be completed by or on behalf of the owners of the ship  
ЧАСТЬ 1 А — заполняется судовладельцем или от его имени**

1. Ship / Судно:	2. Casualty & Date / Авария и дата аварии:
3. Voyage / Рейс	
4. Average Adjuster(s) / Диспашер (Диспашеры):  (hereafter: "the Adjuster" / далее именуемый/именуемые «Диспашер»/«Диспашеры»)	
5. Law and Jurisdiction / Право и юрисдикция:	

**PART 1 B — to be completed by or on behalf of the concerned in the bunkers/freight  
ЧАСТЬ 1 В — заполняется лицами, которым принадлежит бункерное топливо / право на фрахт  
или от их имени**

6. Description of Interest(s) / Описание интереса (интересов):  (hereafter: "the Secured Interest" / далее именуемый «Обеспеченный интерес»)	
7. (Company) Name / (Компания) Имя:	8. Address / Адрес:
9. Telephone No. / Номер телефона:	10. Email / Электронная почта:
11. Name of Signatory / Имя подписавшего лица:	12. Position of Signatory / Должность подписавшего лица:
13. Signature / Подпись:	14. Date / Дата:

(For conditions see Part 2 / Условия изложены в части 2)

**PART 2 CMI General Average Bond —  
Bunkers/Freight**

1. In consideration of the owners of the ship not exercising a lien for general average contribution in respect of the Secured Interest, I/we, the party named in box 7, hereby agree to pay to the owners of the ship named in box 1 or to the Adjuster on behalf of the various parties to the common maritime adventure, as their interests may appear, any contribution to General Average and/or Salvage and/or Special Charges which may hereafter be ascertained to be properly and legally due in respect of the Secured Interest.

2. This bond will not take effect before the common maritime adventure ends.

3. The amount of this bond is limited in respect of general average contributions to the total contributory value of the Secured Interest, as calculated by the Adjuster in accordance with the applicable York-Antwerp Rules.

4. This bond is without prejudice to any remedies or defences arising under the contract of carriage or otherwise. Without prejudice to the time available to rely upon any such remedies or defences these should be notified to the Adjuster within three months of the date of issue of the adjustment.

5. I/We further agree:

a) to make prompt payment(s) on account of such contribution as may be properly and legally due in respect of the Secured Interest, as soon as the same may be recommended by the Adjuster. Any payment on account made is without prejudice to my/our liability under clause 1 in respect of the final adjustment. In respect of any payment on account I/we may require reasonable counter-security in like amount prior to payment;

b) to furnish promptly to the Adjuster particulars of the value and condition of the Secured Interest, supported by such documentation as may reasonably be requested by the Adjuster;

c) (i) that any dispute arising out of or in connection with this bond shall be governed by the law and subject to the exclusive jurisdiction specified in box 5. If nothing is stated in box 5 then English law shall apply and any dispute arising out of or in connection with this bond shall be referred to the High Court of Justice of England and Wales; and

(ii) to nominate an address for service of proceedings in accordance with (i) within 21 days of a request to do so by any party to the common maritime adventure who may wish to pursue a claim under this bond;

d) that any period of prescription/limitation, whether provided by statute law, contract or otherwise, shall commence to run from the date upon which the general average adjustment is issued, unless otherwise provided in the applicable York-Antwerp Rules;

e) that the third and fourth paragraph of Rule G of the York-Antwerp Rules 2016 shall be deemed incorporated where the applicable York-Antwerp Rules do not contain a "non-separation agreement".

6. This bond is intended to create a legally binding obligation notwithstanding that it may be transmitted and stored solely in electronic form. It is hereby agreed that transmission of this bond to the Adjuster electronically constitutes good delivery to the owners of the ship named in box 1 and other parties to the common maritime adventure who wish to enforce this bond.

**ЧАСТЬ 2. Общеаварийная подписка по бункеру/фрахту  
(проформа ММК)**

1. За отказ владельца судна от осуществления права удержания для получения взносов по общей аварии в отношении Обеспеченного интереса я/мы, сторона/стороны, указанная/указанные в боксе 7, настоящим обязуюсь/обязуемся выплатить владельцам судна, указанного в боксе 1, или Диспашеру от имени различных сторон общего морского предприятия согласно их возможным интересам любой контрибуционный взнос по общей аварии, и/или спасательное вознаграждение, и/или специальные расходы, которые впоследствии могут быть признаны подлежащими уплате в отношении Обеспеченного интереса надлежащим образом и на законных основаниях<sup>1</sup>.

2. Настоящая подписка не вступает в силу до момента окончания общего морского предприятия.

3. Сумма данной подписки ограничена в отношении контрибуционных взносов по общей аварии полной суммой контрибуционной стоимости Обеспеченного интереса, рассчитанной Диспашером соответствии с применимыми Йорк-Антверпенскими правилами.

4. Настоящая подписка выдана без ущерба для любых средств правовой защиты и возражений, которые возникли или могут возникнуть в соответствии с договором перевозки или на ином основании. Без ущерба для срока, в течение которого можно ссылаться на любые такие средства правовой защиты или возражения, уведомление о них должно быть направлено Диспашеру в течение трех месяцев с даты выдачи диспаша.

5. Я/мы также согласился/согласились:

a) произвести незамедлительный авансовый платеж (авансовые платежи) в счет такого контрибуционного взноса, который может причитаться к уплате надлежащим образом и на законном основании в отношении Обеспеченного имущества, как только это будет рекомендовано Диспашером. Любой авансовый платеж производится без ущерба для нашей обязанности согласно пункту 1 в отношении окончательной диспаша. В отношении любого авансового платежа мы можем потребовать разумного встречного обеспечения в такой же сумме до совершения платежа;

b) незамедлительно предоставить Диспашеру сведения о стоимости и состоянии Обеспеченного интереса, подтвержденные такими документами, которые могут быть разумно потребованы Диспашером;

c) (i) с тем, что любой спор, возникающий из настоящей подписки или в связи с ней, должен регулироваться правом и относиться к исключительной юрисдикции суда, указанного в боксе 4. Если в боксе 4 ничего не указано, то должно применяться английское право, и любой спор, возникающий из настоящей подписки или в связи с ней, должен быть передан в Высокий суд Англии и Уэльса; и

(ii) указать адрес для вручения судебных уведомлений в соответствии с подпунктом (i) в течение 21 дня с момента заявления требования об этом какой-либо из сторон общего морского предприятия, которая пожелает предъявить иск по настоящей подписке;

d) с тем, что любой пресекательный срок или срок исковой давности, независимо от того, установлен он законом, договором или как-либо иначе, начинает течь с даты выдачи диспаша по общей аварии, если иное не предусмотрено в применимых Йорк-Антверпенских правилах;

e) что части третья и четвертая Правила G Йорк-Антверпенских правил 2016 года считаются включенными, если применимые Йорк-Антверпенские правила не содержат «соглашения о непрекращении обязательства по перевозке».

6. Настоящая подписка имеет целью создать юридическое обязательство, несмотря на то что она может быть передана и храниться исключительно в электронной форме. Настоящим согласовано, что передача этой подписки Диспашеру в электронной форме является ее надлежащим вручением владельцам судна, указанного в боксе 1, и другим участникам общего морского предприятия, которые пожелают потребовать исполнения по настоящей подписке.

<sup>1</sup> Возможный вариант перевода: «1. В обмен на отказ владельца судна от осуществления права удержания для получения взносов по общей аварии в отношении Обеспеченного интереса я/мы, сторона/стороны, указанная/указанные в боксе 7, настоящим обязуюсь/обязуемся выплатить владельцам судна, указанного в боксе 1, или Диспашеру от имени различных сторон общего морского предприятия согласно их возможным интересам любой контрибуционный взнос по общей аварии, и/или спасательное вознаграждение, и/или специальные расходы, которые впоследствии могут быть признаны подлежащими уплате в отношении Обеспеченного интереса надлежащим образом и на законных основаниях».

**GENERAL AVERAGE GUARANTEE —  
BUNKERS/FREIGHT AT RISK**

*(Wording approved by Comité Maritime International,  
International Union of Marine Insurance & International  
Chamber of Shipping)*

**This guarantee will not be accepted if any additions, deletions or amendments are made to it.**

**This guarantee is addressed to the owners of the ship named in box 1 and other parties to the common maritime adventure as their interests may appear.**

**This guarantee shall be valid and enforceable irrespective of the existence or terms of any separate undertakings given by the property owner and any provisions in the insurance on the property.**

**ОБЩЕАВАРИЙНАЯ ГАРАНТИЯ  
ПО БУНКЕРУ/ФРАХТУ НА РИСКЕ**

*(текст, одобренный Международным морским комите-  
том, Международным союзом морского страхования  
и Международная палата судоходства)*

**Настоящая гарантия не принимается, если в ее текст внесены какие-либо дополнения, исключения или изменения.**

**Настоящая гарантия адресована владельцам судна, указанного в боксе 1, и другим участникам общего морского предприятия согласно их возможным интересам.**

**Настоящая гарантия действительна и подлежит исполнению независимо от существования или условий каких-либо других обязательств, принятых на себя владельцем имущества, а также каких-либо положений в договоре страхования имущества.**

**PART 1 A — to be completed by or on behalf of the owners of the ship**

**ЧАСТЬ 1 А — заполняется судовладельцем или от его имени**

1. Ship / Судно:	2. Casualty & Date / Авария и дата аварии:
3. Voyage / Рейс	
4. Average Adjuster(s) / Диспашер (Диспашеры):  (hereafter: "the Adjuster" / далее именуемый/именуемые «Диспашер»/«Диспашеры»)	
5. Law and Jurisdiction / Применимое право и юрисдикция:	

**PART 1 B — to be completed by or on behalf of the insurers of the bunkers/freight**

**ЧАСТЬ 1 В — заполняется страховщиком бункерного топлива / фрахта или от его имени**

6. Description of Interest(s) / Описание интереса (интересов):  (hereafter: "the Secured Interest" / далее именуемый «Обеспеченный интерес»)	
7. Insured Value of the Interest(s) / Страховая стоимость интереса (интересов):	8. Policy/Certificate No. / Полис / страховой сертификат №:
9. Insurance Company Name / Наименование страховой компании:	10. Address / Адрес:
11. Telephone No. / Номер телефона:	12. Email / Электронная почта:
13. Name of Signatory / Имя подписавшего лица:	14. Position of Signatory / Должность подписавшего лица:
15. Signature / Подпись:	16. Date / Дата:

(For conditions see Part 2 / Условия изложены в части 2)

**PART 2 CMI General Average Guarantee — Bunkers/Freight**

1. In consideration of your refraining from requiring a cash deposit for general average contribution in respect of the Secured Interest, we, the insurers shown in box 9, hereby guarantee to pay to the owners of the ship named in box 1 or to the Adjuster on behalf of the various parties to the common maritime adventure, as their interests may appear, any contribution to General Average and/or Salvage and/or Special Charges which may hereafter be ascertained to be properly and legally due in respect of the Secured Interest and payable without violating applicable economic or trade sanctions laws.

2. This guarantee will not take effect before the common maritime adventure ends.

3. The amount of this guarantee is limited in respect of general average contributions to the total contributory value of the Secured Interest, as calculated by the Adjuster in accordance with the applicable York-Antwerp Rules.

4. This guarantee is without prejudice to any remedies or defences of the parties to the common maritime adventure arising under the contract of carriage or otherwise. Without prejudice to the time available to rely upon any such remedies or defences these should be notified to the Adjuster within three months of the date of issue of the adjustment.

5. We further agree:

a) to make prompt payment(s) on account of such contribution as may be properly and legally due in respect of the Secured Interest, as soon as the same may be recommended by the Adjuster. Any payment on account made is without prejudice to our liability under clause 1 in respect of the final adjustment. In respect of any payment on account we may require reasonable counter-security in like amount prior to payment;

b) to furnish promptly to the Adjuster all information which is or may become available to us relative to the value and condition of the Secured Interest;

c) (i) that any dispute arising out of or in connection with this guarantee shall be governed by the law and subject to the exclusive jurisdiction specified in box 5. If nothing is stated in box 5 then English law shall apply and any dispute arising out of or in connection with this guarantee shall be referred to the High Court of Justice of England and Wales; and

(ii) to nominate an address for service of proceedings in accordance with (i) within 21 days of a request to do so by any party to the common maritime adventure who may wish to pursue a claim under this guarantee;

d) that any period of prescription/limitation, whether provided by statute law, contract or otherwise, shall commence to run from the date upon which the general average adjustment is issued, unless otherwise provided in the applicable York-Antwerp Rules;

e) that the third and fourth paragraph of Rule G of the York-Antwerp Rules 2016 shall be deemed incorporated where the applicable York-Antwerp Rules do not contain a "non-separation agreement".

6. This guarantee is intended to create a legally binding obligation notwithstanding that it may be transmitted and stored solely in electronic form. It is hereby agreed that transmission of this guarantee to the Adjuster electronically constitutes good delivery to the owners of the ship named in box 1 and other parties to the common maritime adventure who wish to enforce this guarantee.

**ЧАСТЬ 2. Общеаварийная гарантия по бункеру/фрахту (проформа ММК)**

1. За ваш отказ от заявления требования о внесении денежного депозита в счет уплаты контрибуционного взноса по общей аварии в отношении Обеспеченного интереса мы, страховщики, указанные в боксе 9, настоящим даем гарантию уплатить владельцу судна, указанного в боксе 1, или Диспашеру от имени различных сторон общего морского предприятия согласно их возможным интересам любой контрибуционный взнос по общей аварии, и/или спасательное вознаграждение, и/или специальные расходы, которые впоследствии могут быть признаны подлежащими уплате в отношении Обеспеченного интереса надлежащим образом и на законных основаниях и которые могут быть выплачены без нарушения действующего законодательства об экономических и торговых санкциях<sup>1</sup>.

2. Настоящая гарантия не вступает в силу до окончания общего морского предприятия.

3. Сумма настоящей гарантии ограничена в отношении контрибуционных взносов по общей аварии полной контрибуционной стоимостью Обеспеченного интереса, как она рассчитана Диспашером в соответствии с применимыми Йорк-Антверпенскими правилами.

4. Настоящая гарантия выдана без ущерба для любых средств правовой защиты или возражений сторон общего морского предприятия, которые возникли или могут возникнуть в соответствии с договором перевозки или на ином основании. Без ущерба для срока, в течение которого можно ссылаться на любые такие средства правовой защиты или возражения, уведомление о них должно быть направлено Диспашеру в течение трех месяцев с даты выдачи диспаша.

5. Мы также согласились:

a) произвести незамедлительный авансовый платеж (авансовые платежи) в счет такого контрибуционного взноса, который может причитаться к уплате надлежащим образом и на законном основании в отношении Обеспеченного интереса, как только это будет рекомендовано Диспашером. Любой авансовый платеж производится без ущерба для нашей обязанности согласно пункту 1 в отношении окончательной диспаша. В отношении любого авансового платежа мы можем потребовать разумное встречное обеспечение в такой же сумме до совершения платежа;

b) незамедлительно предоставить Диспашеру всю информацию, которая доступна или может стать доступной для нас в отношении стоимости и содержания Обеспеченного интереса;

c) (i) с тем, что любой спор, возникающий из настоящей гарантии или в связи с ней, должен регулироваться правом и относится к исключительной юрисдикции суда, указанного в боксе 4. Если в боксе 4 ничего не указано, то должно применяться английское право, и любой спор, возникающий из настоящей гарантии или в связи с ней, должен быть передан в Высокий суд Англии и Уэльса; и

(ii) указать адрес для вручения судебных уведомлений в соответствии с подпунктом (i) в течение 21 дня с момента заявления требования об этом какой-либо из сторон общего морского предприятия, которая пожелает предъявить иск по настоящей гарантии;

d) с тем, что любой пресекательный срок или срок исковой давности, независимо от того, установлен он законом, договором или как-либо иначе, начинает течь с даты выдачи диспаша по общей аварии, если иное не предусмотрено в применимых Йорк-Антверпенских правилах;

e) с тем, что части третья и четвертая Правила G Йорк-Антверпенских правил 2016 года считаются включенными, если применимые Йорк-Антверпенские правила не содержат «соглашения о непрекращении обязательства по перевозке».

6. Настоящая гарантия имеет целью создать юридическое обязательство, несмотря на то что она может быть передана и храниться исключительно в электронной форме. Настоящим согласовано, что передача этой гарантии Диспашеру в электронной форме является ее надлежащим вручением владельцам судна, указанного в боксе 1, и другим сторонам общего морского предприятия, которые пожелают потребовать исполнения по настоящей гарантии.

Перевод выполнил В.Б. Козлов

© В.Б. Козлов

<sup>1</sup> Возможный вариант перевода: «1. В обмен на то, что вы воздерживаетесь от заявления требования о внесении депозита в счет уплаты контрибуционного взноса по общей аварии в отношении Обеспеченного интереса, мы, страховщики, указанные в боксе 9, настоящим даем гарантию уплатить владельцам судна, указанного в боксе 1, или Диспашеру от имени различных сторон общего морского предприятия согласно их возможным интересам любой контрибуционный взнос по общей аварии, и/или спасательное вознаграждение, и/или специальные расходы, которые впоследствии могут быть признаны подлежащими уплате в отношении Обеспеченного интереса надлежащим образом и на законных основаниях».

# Йорк-Антверпенские правила 2016 г.

## York-Antwerp Rules 2016

### YORK-ANTWERP RULES 2016

#### Rule of Interpretation

In the adjustment of general average the following Rules shall apply to the exclusion of any law and practice inconsistent therewith.

Except as provided by the Rule Paramount and the numbered Rules, general average shall be adjusted according to the lettered Rules.

#### Rule Paramount

In no case shall there be any allowance for sacrifice or expenditure unless reasonably made or incurred.

#### Rule A

1. There is a general average act when, and only when, any extraordinary sacrifice or expenditure is intentionally and reasonably made or incurred for the common safety for the purpose of preserving from peril the property involved in a common maritime adventure.

2. General average sacrifices and expenditures shall be borne by the different contributing interests on the basis hereinafter provided.

#### Rule B

1. There is a common maritime adventure when one or more vessels are towing or pushing another vessel or vessels, provided that they are all involved in commercial activities and not in a salvage operation.

### ЙОРК-АНТВЕРПЕНСКИЕ ПРАВИЛА 2016 г.

#### Правило толкования

При распределении общей аварии должны применяться приведенные ниже правила, а также исключается применение любых законов и практики, несовместимых с этими правилами.

За исключением того, что предусмотрено Правилем Парамант и цифровыми правилами, общая авария должна распределяться в соответствии с литерными правилами.

#### Правило Парамант

Ни при каких обстоятельствах не подлежат возмещению пожертвования или расходы, если они не были произведены или понесены разумно.

#### Правило А

1. Акт общей аварии имеет место тогда и только тогда, когда какие-либо чрезвычайные пожертвования или расходы были намеренно и разумно произведены или понесены для общей безопасности с целью предохранения от опасности имущества, вовлеченного в общее морское предприятие.

2. Общеаварийные пожертвования и расходы подлежат распределению между различными участвующими интересами на предусмотренных ниже основаниях.

#### Правило В

1. Общее морское предприятие имеет место, когда одно судно либо несколько судов буксируют или толкают другое судно либо суда, если они все вовлечены в коммерческую деятельность, а не в спасательную операцию.

When measures are taken to preserve the vessels and their cargoes, if any, from a common peril, these Rules shall apply.

2. If the vessels are in common peril and one is disconnected either to increase the disconnecting vessel's safety alone, or the safety of all vessels in the common maritime adventure, the disconnection will be a general average act.

3. Where vessels involved in a common maritime adventure resort to a port or place of refuge, allowances under these Rules may be made in relation to each of the vessels.

Subject to the provisions of paragraphs 3 and 4 of Rule G, allowances in general average shall cease at the time that the common maritime adventure comes to an end.

#### **Rule C**

1. Only such losses, damages or expenses which are the direct consequence of the general average act shall be allowed as general average.

2. In no case shall there be any allowance in general average for losses, damages or expenses incurred in respect of damage to the environment or in consequence of the escape or release of pollutant substances from the property involved in the common maritime adventure.

3. Demurrage, loss of market, and any loss or damage sustained or expense incurred by reason of delay, whether on the voyage or subsequently, and any indirect loss whatsoever, shall not be allowed as general average.

#### **Rule D**

Rights to contribution in general average shall not be affected, though the event which gave rise to the sacrifice or expenditure may have been due to the fault of one of the parties to the common maritime adventure, but this shall not prejudice any remedies or defences which may be open against or to that party in respect of such fault.

Когда принимаются меры для сохранения судов и их грузов, если таковые имеются, от общей опасности, должны применяться настоящие правила.

2. Если суда находятся в общей опасности и одно отсоединяется для повышения безопасности только отсоединяющегося судна либо безопасности всех судов в общем морском предприятии, такое отсоединение будет актом общей аварии.

3. Когда суда, вовлеченные в общее морское предприятие, заходят в порт или место убежища, возмещения в соответствии с настоящими правилами могут быть произведены в отношении каждого из судов.

С учетом положений частей 3 и 4 Правила G возмещения по общей аварии прекращаются в момент окончания общего морского предприятия.

#### **Правило C**

1. В порядке общей аварии возмещаются только такие потери, убытки или расходы, которые являются прямым следствием акта общей аварии.

2. Ни при каких обстоятельствах не подлежат возмещению по общей аварии потери, убытки или расходы, понесенные в связи с причинением вреда окружающей среде либо вследствие утечки или сброса загрязняющих веществ из имущества, вовлеченного в общее морское предприятие.

3. Плата за простой судна, потеря рынка, а также любые потери, убытки или расходы, понесенные по причине задержки, будь то во время рейса или впоследствии, а также любые косвенные убытки не возмещаются по общей аварии.

#### **Правило D**

Право на возмещение убытков по общей аварии сохраняется, даже если событие, которое вызвало пожертвования или расходы, было обусловлено виной одной из сторон общего морского предприятия, однако это не является препятствием для каких-либо требований или возражений, которые могут быть заявлены против виновной стороны или виновной стороной в отношении такой вины.

## Rule E

1. The onus of proof is upon the party claiming in general average to show that the loss or expense claimed is properly allowable as general average.

2. All parties to the common maritime adventure shall, as soon as possible, supply particulars of value in respect of their contributory interest and, if claiming in general average, shall give notice in writing to the average adjuster of the loss or expense in respect of which they claim contribution, and supply evidence in support thereof.

3. Failing notification, or if any party does not supply particulars in support of a notified claim, within 12 months of the termination of the common maritime adventure or payment of the expense, the average adjuster shall be at liberty to estimate the extent of the allowance on the basis of the information available to the adjuster. Particulars of value shall be provided within 12 months of the termination of the common maritime adventure, failing which the average adjuster shall be at liberty to estimate the contributory value on the same basis. Such estimates shall be communicated to the party in question in writing. Estimates may only be challenged within two months of receipt of the communication and only on the grounds that they are manifestly incorrect.

4. Any party to the common maritime adventure pursuing a recovery from a third party in respect of sacrifice or expenditure claimed in general average, shall so advise the average adjuster and, in the event that a recovery is achieved, shall supply to the average adjuster full particulars of the recovery within two months of receipt of the recovery.

## Rule F

Any additional expense incurred in place of another expense which would have been allowable as general average shall be deemed to be general average

## Правило E

1. На стороне, требующей возмещения в порядке общей аварии, лежит бремя доказывания того, что потери или расходы действительно подлежат возмещению в порядке общей аварии.

2. Все стороны общего морского предприятия обязаны так быстро, как это возможно, предоставить сведения о стоимости их контрибуционного интереса и, если они требуют возмещения по общей аварии, направить письменное уведомление диспашеру о потерях или расходах, в отношении которых они требуют уплаты контрибуционных взносов, а также представить доказательства в обоснование заявленных требований.

3. При отсутствии уведомления, а также если какая-либо из сторон не предоставит сведения в подтверждение заявленных требований в течение 12 месяцев с момента окончания общего морского предприятия или оплаты расходов, диспашер вправе оценить размер возмещения на основании имеющейся у диспашера информации. Сведения о стоимости должны быть предоставлены в течение 12 месяцев с момента окончания общего морского предприятия, а если этого не будет сделано, диспашер вправе произвести оценку контрибуционной стоимости на том же основании. Такая оценка должна быть доведена до сведения соответствующей стороны сообщением в письменной форме. Оценка может быть оспорена только в течение двух месяцев с момента получения сообщения и только на том основании, что она является явно неправильной.

4. Любая сторона общего морского предприятия, требующая возмещения у третьего лица в отношении пожертвования или расходов, заявленных по общей аварии, обязана уведомить об этом диспашера, а в случае получения возмещения — предоставить диспашеру полные сведения о таком возмещении в течение двух месяцев с момента получения возмещения.

## Правило F

Любые дополнительные расходы, произведенные вместо других расходов, которые подлежали бы возмещению по общей аварии, должны

and so allowed without regard to the saving, if any, to other interests, but only up to the amount of the general average expense avoided.

### Rule G

1. General average shall be adjusted as regards both loss and contribution upon the basis of values at the time and place when and where the common maritime adventure ends.

2. This rule shall not affect the determination of the place at which the average adjustment is to be prepared.

3. When a ship is at any port or place in circumstances which would give rise to an allowance in general average under the provisions of Rules X and XI, and the cargo or part thereof is forwarded to destination by other means, rights and liabilities in general average shall, subject to cargo interests being notified if practicable, remain as nearly as possible the same as they would have been in the absence of such forwarding, as if the common maritime adventure had continued in the original ship for so long as justifiable under the contract of carriage and the applicable law.

4. The proportion attaching to cargo of the allowances made in general average by reason of applying the third paragraph of this Rule shall be limited to the cost which would have been borne by the owners of cargo if the cargo had been forwarded at their expense. This limit shall not apply to any allowances made under Rule F.

### Rule I — Jettison of Cargo

No jettison of cargo shall be allowed as general average, unless such cargo is carried in accordance with the recognised custom of the trade.

считаться общей аварией и возмещаться как таковые, без учета возможной экономии для других интересов, но только в пределах суммы общеаварийных расходов, которых удалось избежать.

### Правило G

1. Как в отношении убытков, так и в отношении контрибуционных взносов общая авария должна распределяться на основании стоимостей во время и в месте окончания общего морского предприятия.

2. Настоящее правило не влияет на определение места, в котором должна быть составлена диспаша.

3. Когда судно находится в каком-либо порту или месте в обстоятельствах, которые приведут к возникновению права на возмещение убытков по общей аварии в соответствии с Правилами X и XI, а груз или его часть переотправлены в место назначения с помощью других транспортных средств, права и обязанности по общей аварии при условии уведомления грузовладельцев, если это практически осуществимо, остаются, насколько это возможно, такими, какими они были бы при отсутствии такой переотправки, как если бы общее морское предприятие продолжалось на первоначальном судне так долго, как это оправдано в соответствии с договором перевозки и применимым правом.

4. Причитающаяся с груза пропорциональная доля убытков, возмещаемых по общей аварии в силу применения части 3 настоящего Правила, ограничивается расходами, которые были бы понесены владельцами груза, если бы груз был отправлен за их счет. Данное ограничение не применяется к каким-либо возмещениям, произведенным согласно Правилу F.

### Правило I — Выбрасывание груза за борт

Никакое выбрасывание груза за борт не возмещается по общей аварии, кроме случаев, когда такой груз перевозится в соответствии с признанными торговыми обычаями.

## **Rule II — Loss or Damage by Sacrifices for the Common Safety**

Loss of or damage to the property involved in the common maritime adventure by or in consequence of a sacrifice made for the common safety, and by water which goes down a ship's hatches opened or other opening made for the purpose of making a jettison for the common safety, shall be allowed as general average.

## **Rule III — Extinguishing Fire on Shipboard**

Damage done to a ship and cargo, or either of them, by water or otherwise, including damage by beaching or scuttling a burning ship, in extinguishing a fire on board the ship, shall be allowed as general average; except that no allowance shall be made for damage by smoke however caused or by heat of the fire.

## **Rule IV — Cutting Away Wreck**

Loss or damage sustained by cutting away wreck or parts of the ship which have been previously carried away or are effectively lost by accident shall not be allowed as general average.

## **Rule V — Voluntary Stranding**

When a ship is intentionally run on shore for the common safety, whether or not she might have been driven on shore, the consequent loss or damage to the property involved in the common maritime adventure shall be allowed in general average.

## **Rule VI — Salvage Remuneration**

(a) Expenditure incurred by the parties to the common maritime adventure in the nature of salvage, whether under contract or otherwise, shall be allowed in general average provided that the salvage operations were carried out for the purpose of preserving from peril the property involved in

## **Правило II — Утрата или повреждение имущества, причиненные пожертвованиями для общей безопасности**

Утрата или повреждение имущества, вовлеченного в общее морское предприятие, причиненные пожертвованием либо вследствие пожертвования, произведенного для общей безопасности, а также водой, проникшей через судовые люки или иные отверстия, открытые или сделанные с целью выбрасывания груза за борт для общей безопасности, возмещаются по общей аварии.

## **Правило III — Тушение пожара на борту судна**

Ущерб, который при тушении пожара на борту судна причинен судну и грузу либо одному из них водой или иным образом, включая ущерб от выбрасывания на берег или затопления горящего судна, возмещается по общей аварии; однако не подлежит возмещению ущерб от дыма, каким бы образом он ни был причинен, или от нагревания огнем.

## **Правило IV — Обрубаение обломков**

Потери или убытки, причиненные обрубаением обломков или частей судна, которые были снесены ранее или фактически утрачены в результате несчастного случая, не возмещаются по общей аварии.

## **Правило V — Преднамеренная посадка на мель**

Когда судно преднамеренно выброшено на берег для общей безопасности, независимо от того, могло оно само быть вынесено на берег или нет, ставшие следствием этого убытки или повреждение имущества, вовлеченного в общее морское предприятие, подлежат возмещению по общей аварии.

## **Правило VI — Спасательное вознаграждение**

(a) Расходы, понесенные сторонами общего морского предприятия в связи со спасанием, будь то на основании договора или иным образом, возмещаются по общей аварии при условии, что спасательные операции осуществлялись с целью сохранения от опасности имущества, вовлечен-

the common maritime adventure and subject to the provisions of paragraphs (b), (c) and (d)

(b) Notwithstanding (a) above, where the parties to the common maritime adventure have separate contractual or legal liability to salvors, salvage shall only be allowed should any of the following arise:

(i) there is a subsequent accident or other circumstances resulting in loss or damage to property during the voyage that results in significant differences between salvaged and contributory values,

(ii) there are significant general average sacrifices,

(iii) salvaged values are manifestly incorrect and there is a significantly incorrect apportionment of salvage expenses,

(iv) any of the parties to the salvage has paid a significant proportion of salvage due from another party,

(v) a significant proportion of the parties have satisfied the salvage claim on substantially different terms, no regard being had to interest, currency correction or legal costs of either the salvor or the contributing interest.

(c) Salvage expenditures referred to in paragraph (a) above shall include any salvage remuneration in which the skill and efforts of the salvors in preventing or minimizing damage to the environment such as is referred to in Article 13 paragraph 1(b) of the International Convention on Salvage, 1989 have been taken into account.

(d) Special compensation payable to a salvor by the shipowner under Article 14 of the International Convention on Salvage, 1989 to the extent specified in paragraph 4 of that Article or under any other provision similar in substance (such as SCOPIC)

ного в общее морское предприятие, и с учетом положений частей (b), (c) и (d).

(b) Несмотря на указанное выше в части (a), в тех случаях, когда стороны общего морского предприятия имеют отдельные договорные или правовые обязательства перед спасателями, спасание признается общей аварией только при наличии какого-либо из следующих условий:

(i) имеет место последующая авария или другие обстоятельства, в результате которых возникли убытки или повреждение имущества во время рейса, что привело к существенным различиям между спасенной и контрибуционной стоимостью;

(ii) имеют место значительные общеаварийные пожертвования;

(iii) спасенная стоимость является явно неправильной, а также имеет место значительно неправильное распределение спасательных расходов;

(iv) какая-либо из сторон спасания выплатила значительную часть спасательного вознаграждения, подлежащую уплате другой стороной;

(v) значительное количество сторон удовлетворило требование о выплате спасательного вознаграждения на существенно отличающихся условиях, не принимая во внимание проценты, валютную корректировку или расходы на правовую помощь, понесенные спасателем или интересом, обязанным уплачивать контрибуционные взносы.

(c) Спасательные расходы, указанные выше в части (a), включают любое спасательное вознаграждение, в котором были приняты во внимание мастерство и усилия спасателей в предотвращении или уменьшении ущерба окружающей среде, как это указано в подпункте (b) пункта 1 статьи 13 Международной конвенции о спасании 1989 г.

(d) Специальная компенсация, выплачиваемая спасателю судовладельцем в соответствии со статьей 14 Международной конвенции о спасании 1989 г. в размере, указанном в пункте 4 данной статьи, или в соответствии с любым другим

shall not be allowed in general average and shall not be considered a salvage expenditure as referred to in paragraph (a) of this Rule.

### **Rule VII — Damage to Machinery and Boilers**

Damage caused to any machinery and boilers of a ship which is ashore and in a position of peril, in endeavouring to refloat, shall be allowed in general average when shown to have arisen from an actual intention to float the ship for the common safety at the risk of such damage; but where a ship is afloat no loss or damage caused by working the propelling machinery and boilers shall in any circumstances be allowed as general average.

### **Rule VIII — Expenses Lightening a Ship when Ashore, and Consequent Damage**

When a ship is ashore and cargo and ship's fuel and stores or any of them are discharged as a general average act, the extra cost of lightening, lighter hire and reshipping (if incurred), and any loss or damage to the property involved in the common maritime adventure in consequence thereof, shall be allowed as general average.

### **Rule IX — Cargo, Ship's Materials and Stores Used for Fuel**

Cargo, ship's materials and stores, or any of them, necessarily used for fuel for the common safety at a time of peril shall be allowed as general average, but when such an allowance is made for the cost of ship's materials and stores the general average shall be credited with the estimated cost of the fuel which would otherwise have been consumed in prosecuting the intended voyage.

положением подобного содержания (таким как SCOPIC), не возмещается по общей аварии и не считается спасательными расходами, указанными в части (а) настоящего Правила.

### **Правило VII — Повреждение машин и котлов**

Повреждения, причиненные любым машинам и котлам судна, находящегося на мели в опасном положении, при осуществлении усилий для снятия его с мели, возмещаются по общей аварии, если доказано, что эти повреждения стали результатом действительного намерения снять судно с мели для общей безопасности, несмотря на риск таких повреждений; однако, если судно находится на плаву, никакие убытки или повреждения, причиненные работой главной силовой установки и котлов, ни при каких обстоятельствах не возмещаются по общей аварии.

### **Правило VIII — Расходы по разгрузке сидящего на мели судна и вызванные этим убытки**

Если судно находится на мели и в порядке акта общей аварии с него выгружают груз, судовое топливо и снабжение<sup>1</sup> или что-либо из этого имущества, дополнительные расходы по разгрузке, найму лихтеров и обратной погрузке (если они были понесены), а также любые убытки или повреждения, причиненные вследствие этого имуществу, вовлеченному в общее морское предприятие, возмещаются по общей аварии.

### **Правило IX — Груз, судовой инвентарь и предметы снабжения, использованные вместо топлива**

Груз, судовой инвентарь и предметы снабжения<sup>2</sup> или что-либо из этого имущества, по необходимости использованные вместо топлива для общей безопасности в угрожающей ситуации<sup>3</sup>, возмещаются в порядке общей аварии; однако когда такое возмещение сделано в отношении стоимости судового инвентаря и предметов снабжения, в общую аварию включается расчетная стоимость топлива, которое в противном случае было бы израсходовано при выполнении запланированного рейса.

<sup>1</sup> Судовые припасы.

<sup>2</sup> Судовые припасы.

<sup>3</sup> Во время действия опасности.

**Rule X — Expenses at Port of Refuge, etc.**

(a) (i) When a ship shall have entered a port or place of refuge or shall have returned to her port or place of loading in consequence of accident, sacrifice or other extraordinary circumstances which render that necessary for the common safety, the expenses of entering such port or place shall be allowed as general average; and when she shall have sailed thence with her original cargo, or a part of it, the corresponding expenses of leaving such port or place consequent upon such entry or return shall likewise be allowed as general average.

(ii) When a ship is at any port or place of refuge and is necessarily removed to another port or place because repairs cannot be carried out in the first port or place, the provisions of this Rule shall be applied to the second port or place as if it were a port or place of refuge and the cost of such removal including temporary repairs and towage shall be allowed as general average. The provisions of Rule XI shall be applied to the prolongation of the voyage occasioned by such removal.

(b) (i) The cost of handling on board or discharging cargo, fuel or stores, whether at a port or place of loading, call or refuge, shall be allowed as general average when the handling or discharge was necessary for the common safety or to enable damage to the ship caused by sacrifice or accident to be repaired, if the repairs were necessary for the safe prosecution of the voyage, except in cases where the damage to the ship is discovered at a port or place of loading or call without any accident or other extraordinary circumstances connected with such damage having taken place during the voyage.

(ii) The cost of handling on board or discharging cargo, fuel or stores shall not be allowable as general average when incurred solely for the purpose of restowage due to shifting during the voyage, unless such restowage is necessary for the common safety.

**Правило X — Расходы в порту-убежище и т. п.**

(a) (i) Если судно вынуждено зайти в порт или место убежища либо возвратиться в порт или место погрузки вследствие аварии, пожертвования или других чрезвычайных обстоятельств, которые делают этот заход необходимым для общей безопасности, расходы по заходу в такой порт или место возмещаются по общей аварии; и, если судно выйдет оттуда со своим первоначальным грузом или его частью, соответствующие расходы по выходу из такого порта или места, вызванные таким заходом или возвращением, также возмещаются по общей аварии.

(ii) Если судно находится в каком-либо порту или месте убежища и по необходимости перемещается в другой порт или место из-за того, что ремонт не может быть произведен в первом порту или месте, положения настоящего Правила должны применяться ко второму порту или месту, как если бы это были порт или место убежища, и стоимость такого перемещения, включая временный ремонт и буксировку, возмещаются по общей аварии. Положения Правила XI применяются к продлению рейса, вызванному таким перемещением.

(b) (i) Расходы по обработке на борту или выгрузке груза, топлива или предметов снабжения в порту или месте погрузки, захода или убежища, возмещаются по общей аварии, когда обработка или выгрузка были необходимы для общей безопасности или для обеспечения возможности ремонта повреждений судна, причиненных пожертвованием или несчастным случаем, если ремонт был необходим для безопасного продолжения рейса, за исключением случаев, когда в порту или месте погрузки либо захода обнаружено повреждение судна, не связанное с каким-либо несчастным случаем или иными чрезвычайными обстоятельствами, имевшими место во время рейса.

(ii) Расходы по обработке на борту или по выгрузке груза, топлива или предметов снабжения не возмещаются по общей аварии, если они понесены исключительно с целью переукладки, вызванной смещением в течение рейса, если только такая переукладка не является необходимой для общей безопасности.

(c) Whenever the cost of handling or discharging cargo, fuel or stores is allowable as general average, the costs of storage, including insurance if reasonably incurred, reloading and stowing of such cargo, fuel or stores shall likewise be allowed as general average. The provisions of Rule XI shall apply to the extra period of detention occasioned by such reloading or restowing.

(d) When the ship is condemned or does not proceed on her original voyage, storage expenses shall be allowed as general average only up to the date of the ship's condemnation or of the abandonment of the voyage or up to the date of completion of discharge of cargo if the condemnation or abandonment takes place before that date.

**Rule XI — Wages and Maintenance of Crew and Other Expenses Putting in to and at a Port of Refuge, etc.**

(a) Wages and maintenance of master, officers and crew reasonably incurred and fuel and stores consumed during the prolongation of the voyage occasioned by a ship entering a port or place of refuge or returning to her port or place of loading shall be allowed as general average when the expenses of entering such port or place are allowable in general average in accordance with Rule X(a).

(b) (i) When a ship shall have entered or been detained in any port or place in consequence of accident, sacrifice or other extra-ordinary circumstances which render that entry or detention necessary for the common safety, or to enable damage to the ship caused by sacrifice or accident to be repaired, if the repairs were necessary for the safe prosecution of the voyage, the wages and maintenance of the master, officers and crew reasonably incurred during the extra period of detention in such port or place until the ship shall or should have been made ready to proceed upon her voyage, shall be allowed in general average.

(c) Во всех случаях, когда расходы по обработке или по выгрузке груза, топлива или предметов снабжения возмещаются по общей аварии, расходы по хранению, включая страхование, если оно произведено разумно, обратной погрузке и укладке такого груза, топлива или предметов снабжения равным образом признаются общей аварией. Положения Правила XI применяются к дополнительному периоду задержки, вызванному такой обратной погрузкой или переукладкой.

(d) Если судно признано непригодным к плаванию либо не продолжает свой первоначальный рейс, расходы по хранению признаются общей аварией только до даты признания судна непригодным к плаванию или отказа от продолжения рейса либо до даты завершения выгрузки груза, если признание судна непригодным к плаванию или отказ от рейса имели место до такой даты.

**Правило XI — Заработная плата и содержание экипажа, а также другие расходы при следовании к порту-убежищу и нахождению в нем и т. п.**

(a) Расходы на заработную плату и содержание капитана, лиц командного состава и судовой команды, разумно понесенные в период продления рейса, вызванного заходом судна в порт или место убежища или возвращением в порт или место погрузки, а также на топливо и предметы снабжения, израсходованные в течение того же периода, возмещаются по общей аварии, если расходы по заходу в такой порт или такое место признаются общей аварией в соответствии с Правилем X(a).

(b) (i) Когда судно заходит в какой-либо порт или место или задерживается там вследствие аварии, пожертвования либо других чрезвычайных обстоятельств, сделавших такой заход или задержку необходимыми для общей безопасности или для получения возможности отремонтировать повреждения судна, причиненные пожертвованием или несчастным случаем, если такой ремонт был необходим для безопасного продолжения рейса, расходы на заработную плату и содержание капитана, лиц командного состава и судовой команды, разумно понесенные в течение дополнительного времени задержки в таком порту или месте до момента, когда судно будет

(ii) Fuel and stores consumed during the extra period of detention shall be allowed as general average, except such fuel and stores as are consumed in effecting repairs not allowable in general average.

(iii) Port charges incurred during the extra period of detention shall likewise be allowed as general average except such charges as are incurred solely by reason of repairs not allowable in general average.

(iv) Provided that when damage to the ship is discovered at a port or place of loading or call without any accident or other extraordinary circumstance connected with such damage having taken place during the voyage, then the wages and maintenance of master, officers and crew and fuel and stores consumed and port charges incurred during the extra detention for repairs to damages so discovered shall not be allowable as general average, even if the repairs are necessary for the safe prosecution of the voyage.

(v) When the ship is condemned or does not proceed on her original voyage, the wages and maintenance of the master, officers and crew and fuel and stores consumed and port charges shall be allowed as general average only up to the date of the ship's condemnation or of the abandonment of the voyage or up to the date of completion of discharge of cargo if the condemnation or abandonment takes place before that date.

(c) (i) For the purpose of these Rules wages shall include all payments made to or for the benefit of the master, officers and crew, whether such payments be imposed by law upon the shipowners or be made under the terms of articles of employment.

или должно было бы быть готово к продолжению рейса, возмещаются по общей аварии.

(ii) Топливо и предметы снабжения, израсходованные в дополнительный период задержки, возмещаются по общей аварии, за исключением топлива и предметов снабжения, израсходованных для выполнения ремонта, который не признается общей аварией.

(iii) Портовые расходы, понесенные в течение дополнительного периода задержки, также возмещаются по общей аварии, за исключением таких расходов, которые понесены исключительно по причине ремонта, который не признается общей аварией.

(iv) Однако если в порту или месте захода обнаружено повреждение судна, не связанное с каким-либо несчастным случаем или иным чрезвычайным обстоятельством, имевшим место во время рейса, расходы на заработную плату и содержание капитана, лиц командного состава и судовой команды, топливо и предметы снабжения, израсходованные, а также портовые расходы, понесенные за дополнительный период задержки для ремонта обнаруженных таким образом повреждений, не возмещаются по общей аварии, даже если такой ремонт необходим для безопасного продолжения рейса.

(v) Если судно признано непригодным к плаванию либо не продолжает свой первоначальный рейс, расходы на заработную плату и содержание капитана, лиц командного состава и судовой команды, израсходованные топливо и предметы снабжения, а также портовые расходы возмещаются по общей аварии только до даты признания судна непригодным к плаванию или отказа от рейса либо до даты завершения выгрузки груза, если признание судна непригодным к плаванию или отказ от рейса имели место до такой даты.

(c) (i) Для целей настоящих Правил заработная плата включает все платежи, произведенные капитану, лицам командного состава и судовой команды или в их пользу, независимо от того, возложены такие платежи на судовладельца законом или они произведены на основании трудового договора.

(ii) For the purpose of these Rules, port charges shall include all customary or additional expenses incurred for the common safety or to enable a vessel to enter or remain at a port of refuge or call in the circumstances outlined in Rule XI(b)(i).

(d) The cost of measures undertaken to prevent or minimise damage to the environment shall be allowed in general average when incurred in any or all of the following circumstances:

(i) as part of an operation performed for the common safety which, had it been undertaken by a party outside the common maritime adventure, would have entitled such party to a salvage reward;

(ii) as a condition of entry into or departure from any port or place in the circumstances prescribed in Rule X(a);

(iii) as a condition of remaining at any port or place in the circumstances prescribed in Rule XI(b), provided that when there is an actual escape or release of pollutant substances, the cost of any additional measures required on that account to prevent or minimise pollution or environmental damage shall not be allowed as general average;

(iv) necessarily in connection with the handling on board, discharging, storing or reloading of cargo, fuel or stores whenever the cost of those operations is allowable as general average.

#### **Rule XII — Damage to Cargo in Discharging, etc.**

Damage to or loss of cargo, fuel or stores sustained in consequence of their handling, discharging, storing, reloading and stowing shall be allowed as general average, when and only when the cost of those measures respectively is allowed as general average.

(ii) Для цели настоящих Правил портовые расходы включают все обычные или дополнительные расходы, произведенные для общей безопасности либо для того, чтобы судно смогло зайти или оставаться в порту-убежище либо зашло туда при обстоятельствах, указанных в Правиле XI(b)(i).

(d) Расходы на меры, принятые для предотвращения или уменьшения вреда окружающей среде, возмещаются по общей аварии, если они понесены в одном из следующих случаев или во всех следующих случаях:

(i) как часть операции, осуществленной для общей безопасности, которая, если бы она была предпринята стороной, не участвующей в общем морском предприятии, давала бы такой стороне право на вознаграждение за спасание;

(ii) в качестве условия захода в любой порт или место либо выхода из любого порта или места при обстоятельствах, предусмотренных Правилем X(a);

(iii) в качестве условия того, чтобы оставаться в каком-либо порту или месте при обстоятельствах, предусмотренных Правилем XI(b); однако, если произошла фактическая утечка или выброс загрязняющих веществ, расходы на любые дополнительные меры, необходимые для того, чтобы предотвратить или уменьшить загрязнение или вред окружающей среде, не возмещаются по общей аварии;

(iv) необходимы в связи с обработкой на борту, выгрузкой, складированием или обратной погрузкой груза, топлива или предметов снабжения, когда расходы на проведение этих операций возмещаются по общей аварии.

#### **Правило XII — Повреждение груза при выгрузке и т. п.**

Повреждение или гибель груза, топлива или предметов снабжения, происшедшие вследствие их обработки, выгрузки, складирования, обратной погрузки и укладки, возмещаются по общей аварии тогда и только тогда, когда расходы на данные операции соответственно признаются общей аварией.

**Rule XIII — Deductions from Cost of Repairs**

(a) Repairs to be allowed in general average shall not be subject to deductions in respect of “new for old” where old material or parts are replaced by new unless the ship is over fifteen years old in which case there shall be a deduction of one third. The deductions shall be regulated by the age of the ship from the 31<sup>st</sup> December of the year of completion of construction to the date of the general average act, except for insulation, life and similar boats, communications and navigational apparatus and equipment, machinery and boilers for which the deductions shall be regulated by the age of the particular parts to which they apply.

(b) The deductions shall be made only from the cost of the new material or parts when finished and ready to be installed in the ship. No deduction shall be made in respect of provisions, stores, anchors and chain cables. Drydock and slipway dues and costs of shifting the ship shall be allowed in full.

(c) The costs of cleaning, painting or coating of bottom shall not be allowed in general average unless the bottom has been painted or coated within the 24 months preceding the date of the general average act in which case one half of such costs shall be allowed.

**Rule XIV — Temporary Repairs**

(a) Where temporary repairs are effected to a ship at a port of loading, call or refuge, for the common safety, or of damage caused by general average sacrifice, the cost of such repairs shall be allowed as general average.

(b) Where temporary repairs of accidental damage are effected in order to enable the common maritime adventure to be completed, the cost of such repairs shall be allowed as general average without regard to the saving, if any, to other interests, but only up to the saving in expense which would have been incurred and allowed in general average if such repairs had not been effected there.

**Правило XIII — Вычеты из стоимости ремонта**

(a) Когда старые материалы или части заменяются новыми, к возмещаемым по общей аварии расходам на ремонт не применяются вычеты «за новое вместо старого», если судну не более пятнадцати лет, а в последнем случае производится вычет в размере одной трети. Вычеты определяются в соответствии с возрастом судна начиная с 31 декабря года окончания его постройки до даты акта общей аварии, за исключением изоляции, спасательных и подобных шлюпок, средств связи, навигационных приборов и оборудования, машин и котлов, вычеты по которым определяются в соответствии с возрастом соответствующих частей, к которым они применяются.

(b) Вычеты должны производиться только из стоимости новых материалов или частей, законченных производством и готовых к установке на судно. Никакие вычеты не производятся в отношении провианта, предметов снабжения, якорей и якорных цепей. Сборы по сухому доку и стапелям, а также расходы по перемещению судна возмещаются полностью.

(c) Расходы по очистке, окраске или покрытию подводных частей судна не возмещаются по общей аварии, за исключением случаев, когда подводные части судна были окрашены или покрыты в течение 24 месяцев, предшествующих дате акта общей аварии; в этом случае общей аварией признается половина таких расходов.

**Правило XIV — Временный ремонт**

(a) Когда временный ремонт судна производится в порту погрузки, захода или убежища для общей безопасности или для устранения повреждений, причиненных общеаварийным пожертвованием, стоимость такого ремонта признается общей аварией.

(b) Когда временный ремонт случайного повреждения производится для того, чтобы сделать возможным завершение общего морского предприятия, стоимость такого ремонта возмещается по общей аварии без учета экономии, если таковая имела место, для других интересов, но только в пределах экономии расходов, которые были бы понесены и признаны общей

(c) No deductions “new for old” shall be made from the cost of temporary repairs allowable as general average.

### **Rule XV — Loss of Freight**

Loss of freight arising from damage to or loss of cargo shall be allowed as general average, either when caused by a general average act, or when the damage to or loss of cargo is so allowed.

Deduction shall be made from the amount of gross freight lost, of the charges which the owner thereof would have incurred to earn such freight, but has, in consequence of the sacrifice, not incurred.

### **Rule XVI — Amount to be Allowed for Cargo Lost or Damaged by Sacrifice**

(a) (i) The amount to be allowed as general average for damage to or loss of cargo sacrificed shall be the loss which has been sustained thereby based on the value at the time of discharge, ascertained from the commercial invoice rendered to the receiver or if there is no such invoice from the shipped value. Such commercial invoice may be deemed by the average adjuster to reflect the value at the time of discharge irrespective of the place of final delivery under the contract of carriage.

(ii) The value at the time of discharge shall include the cost of insurance and freight except insofar as such freight is at the risk of interests other than the cargo.

(b) When cargo so damaged is sold and the amount of the damage has not been otherwise agreed, the loss to be allowed in general average shall be the difference between the net proceeds of sale and the net sound value as computed in the first paragraph of this Rule.

аварией, если бы такой ремонт не был произведен в данном месте.

(c) Никакие вычеты «за новое вместо старого» не производятся со стоимости временного ремонта, возмещаемого по общей аварии.

### **Правило XV — Потеря фрахта**

Потеря фрахта, вызванная повреждением или гибелью груза, возмещается по общей аварии, когда она причинена актом общей аварии либо когда повреждение или гибель подлежат такому возмещению.

Из суммы потерянного брутто-фрахта производится вычет расходов, которые его собственник должен был бы произвести для того, чтобы заработать такой фрахт, но не произвел вследствие пожертвования.

### **Правило XVI — Сумма, возмещаемая по общей аварии за груз, погибший или поврежденный вследствие пожертвования**

(a) (i) Сумма, подлежащая возмещению по общей аварии за повреждение или гибель пожертвованного груза, равняется понесенному от пожертвования убытку, рассчитанному на основе стоимости на момент выгрузки, определяемой по коммерческому инвойсу, выставленному получателю, либо, если нет такого инвойса, по стоимости груза при отгрузке. Такой коммерческий инвойс может быть принят диспашером как отражение стоимости на момент выгрузки независимо от места окончательной выдачи груза по договору перевозки.

(ii) Стоимость на момент выгрузки включает расходы на страхование и фрахт, за исключением случаев, когда такой фрахт находится на риске иных интересов, нежели груз.

(b) Когда поврежденный таким образом груз продан и сумма ущерба не была согласована иначе, убытки, подлежащие возмещению по общей аварии, составляют разницу между чистой выручкой от продажи и чистой стоимостью в неповрежденном состоянии, рассчитанной в соответствии с первой частью настоящего Правила.

**Rule XVII — Contributory Values**

(a) (i) The contribution to a general average shall be made upon the actual net values of the property at the termination of the common maritime adventure except that the value of cargo shall be the value at the time of discharge, ascertained from the commercial invoice rendered to the receiver or if there is no such invoice from the shipped value. Such commercial invoice may be deemed by the average adjuster to reflect the value at the time of discharge irrespective of the place of final delivery under the contract of carriage.

(ii) The value of the cargo shall include the cost of insurance and freight unless and insofar as such freight is at the risk of interests other than the cargo, deducting therefrom any loss or damage suffered by the cargo prior to or at the time of discharge. Any cargo may be excluded from contributing to general average should the average adjuster consider that the cost of including it in the adjustment would be likely to be disproportionate to its eventual contribution.

(iii) The value of the ship shall be assessed without taking into account the beneficial or detrimental effect of any demise or time charterparty to which the ship may be committed.

(b) To these values shall be added the amount allowed as general average for property sacrificed, if not already included, deduction being made from the freight and passage money at risk of such charges and crew's wages as would not have been incurred in earning the freight had the ship and cargo been totally lost at the date of the general average act and have not been allowed as general average; deduction being also made from the value of the property of all extra charges incurred in respect thereof subsequently to the general average act, except such charges as are allowed in general average. Where payment for salvage services has not been allowed as general average by reason of paragraph (b) of Rule VI, deductions in respect of payment for salvage services shall be limited to the amount paid to the salvors including interest and salvors' costs.

**Правило XVII — Контрибуционная стоимость**

(a) (i) Контрибуционные взносы по общей аварии производятся на основе действительной чистой стоимости имущества по окончании общего морского предприятия, однако стоимостью груза является стоимость в момент выгрузки, определяемая по коммерческому инвойсу, выставленному получателю, либо, если нет такого инвойса, по стоимости груза при отгрузке. Такой коммерческий инвойс может быть принят диспашером как отражение стоимости груза на момент выгрузки независимо от места окончательной выдачи груза по договору перевозки.

(ii) Стоимость груза включает расходы на страхование и фрахт, кроме случаев, когда такой фрахт находится на риске иных интересов, нежели груз, с вычетом из этой стоимости любых потерь или повреждений, причиненных грузу до или во время выгрузки. Любой груз может быть освобожден от обязанности уплачивать контрибуционные взносы по общей аварии, если диспашер считает, что расходы по включению его в диспашу, вероятно, будут несоразмерны его возможному взносу.

(iii) Стоимость судна определяется без учета положительного или отрицательного влияния любого димайз- или тайм-чартера, в котором может находиться судно.

(b) К этим стоимостям добавляется сумма, возмещаемая по общей аварии за пожертвованное имущество, если она еще не включена, при этом из находившихся на риске фрахта и платы за проезд вычитаются такие расходы и заработная плата экипажа, которые не пришлось бы оплачивать для получения фрахта, если бы судно и груз полностью погибли во время акта общей аварии, и которые не подлежали бы возмещению по общей аварии; из стоимости имущества также вычитаются все дополнительные расходы, понесенные в его отношении после акта общей аварии, кроме таких расходов, которые возмещаются по общей аварии. Если оплата за услуги по спасанию не возмещается по общей аварии на основании части (b) Правила VI, вычеты в отношении оплаты за услуги по спасанию ограничиваются суммой, выплаченной спасателям, включая проценты и расходы спасателей.

(c) In the circumstances envisaged in the third paragraph of Rule G, the cargo and other property shall contribute on the basis of its value upon delivery at original destination unless sold or otherwise disposed of short of that destination, and the ship shall contribute upon its actual net value at the time of completion of discharge of cargo.

(d) Where cargo is sold short of destination, however, it shall contribute upon the actual net proceeds of sale, with the addition of any amount allowed as general average.

(e) Mails, passengers' luggage and accompanied personal effects and accompanied private motor vehicles shall not contribute to general average.

### Rule XVIII — Damage to Ship

The amount to be allowed as general average for damage or loss to the ship, her machinery and/or gear caused by a general average act shall be as follows:

(a) When repaired or replaced,  
The actual reasonable cost of repairing or replacing such damage or loss, subject to deductions in accordance with Rule XIII;

(b) When not repaired or replaced,

The reasonable depreciation arising from such damage or loss, but not exceeding the estimated cost of repairs. But where the ship is an actual total loss or when the cost of repairs of the damage would exceed the value of the ship when repaired, the amount to be allowed as general average shall be the difference between the estimated sound value of the ship after deducting therefrom the estimated cost of repairing damage which is not general average and the value of the ship in her damaged state which may be measured by the net proceeds of sale, if any.

(c) В тех обстоятельствах, которые предусмотрены в части 3 Правила G, контрибуционные взносы груза и иного имущества определяются на основании их стоимости на момент выдачи в изначально определенном месте назначения, кроме случаев, когда они проданы или ими распорядились иным образом до прибытия в место назначения, а контрибуционный взнос судна определяется по его фактической чистой стоимости на момент завершения выгрузки груза.

(d) Если груз продан до прибытия в место назначения, его контрибуционный взнос определяется на основании фактической чистой выручки от продажи с прибавлением любой суммы, возмещаемой по общей аварии.

(e) Почта, багаж пассажиров, сопровождаемое личное имущество и сопровождаемые личные автотранспортные средства не участвуют во взносах по общей аварии.

### Правило XVIII — Повреждения судна

Сумма, подлежащая возмещению по общей аварии за повреждения или гибель судна, его машин и/или оборудования, причиненные актом общей аварией, составляет:

(a) в случае ремонта или замены:  
фактическую разумную стоимость ремонта или замены того, что повреждено или утрачено, с применением вычетов в соответствии с Правилom XIII;

(b) в тех случаях, когда ремонт или замена не производились:

разумное уменьшение стоимости, вызванное таким повреждением или утратой, но не превышающее оценочной стоимости ремонта. Однако в случае фактической полной гибели судна или в случае, когда стоимость ремонта поврежденных превысила бы стоимость отремонтированного судна, сумма, подлежащая возмещению по общей аварии, составляет разницу между оценочной стоимостью судна в неповрежденном состоянии после вычета из нее оценочной стоимости ремонта повреждений, которые не являются общей аварией, и стоимостью судна в поврежденном состоянии, которая может быть определена чистой выручкой от продажи, если таковая имеется.

**Rule XIX — Undeclared or Wrongfully Declared Cargo**

(a) Damage or loss caused to goods loaded without the knowledge of the shipowner or his agent or to goods wilfully misdescribed at the time of shipment shall not be allowed as general average, but such goods shall remain liable to contribute, if saved.

(b) Where goods have been wrongfully declared at the time of shipment at a value which is lower than their real value, any general average loss or damage shall be allowed on the basis of their declared value, but such goods shall contribute on the basis of their actual value.

**Rule XX — Provision of Funds**

(a) The capital loss sustained by the owners of goods sold for the purpose of raising funds to defray general average disbursements shall be allowed in general average.

(b) The cost of insuring general average disbursements shall be allowed in general average.

**Rule XXI — Interest on Losses Allowed in General Average**

(a) Interest shall be allowed on expenditure, sacrifices and allowances in general average until three months after the date of issue of the general average adjustment, due allowance being made for any payment on account by the contributory interests or from the general average deposit fund.

(b) The rate for calculating interest accruing during each calendar year shall be the 12-month ICE LIBOR for the currency in which the adjustment is prepared, as announced on the first banking day of that calendar year, increased by four percentage points. If the adjustment is prepared in a currency for which no ICE LIBOR is announced, the rate shall be the 12-month US Dollar ICE LIBOR, increased by four percentage points.

**Правило XIX — Необъявленный или неправильно объявленный груз**

(a) Повреждение или гибель грузов, погруженных без ведома судовладельца или его агента, или грузов, намеренно неправильно описанных при сдаче для перевозки, не возмещаются по общей аварии, однако, если такие грузы спасены, они по-прежнему обязаны уплачивать взносы по общей аварии.

(b) Если груз был неправильно объявлен при сдаче для перевозки в меньшей стоимости, чем его действительная стоимость, все общеаварийные убытки или повреждения возмещаются на основе объявленной стоимости груза, однако во взносах по общей аварии такие грузы участвуют на основе их действительной стоимости.

**Правило XX — Предоставление средств**

(a) Убытки, понесенные владельцами груза, проданного с целью привлечения средств на покрытие общеаварийных издержек, подлежат возмещению по общей аварии.

(b) Расходы по страхованию общеаварийных издержек подлежат возмещению по общей аварии.

**Правило XXI — Проценты на убытки, возмещаемые по общей аварии**

(a) На общеаварийные расходы, пожертвования и возмещения по общей аварии начисляются проценты до истечения трех месяцев после даты выдачи диспаши, при этом должным образом учитываются любые авансовые платежи, произведенные сторонами, участвующими в покрытии общей аварии, либо из депозитного фонда по общей аварии.

(b) Ставкой для расчета процентов, начисляемых за каждый календарный год, является 12-месячная ставка ICE LIBOR, установленная для валюты, в которой составлена диспаша, как эта ставка объявлена в первый банковский день текущего календарного года, увеличенная на четыре процентных пункта. Если диспаша составляется в валюте, по которой не объявлена ставка ICE LIBOR, проценты начисляются по 12-месячной ставке ICE LIBOR в долларах США, увеличенной на четыре процентных пункта.

### Rule XXII — Treatment of Cash Deposits

(a) Where cash deposits have been collected in respect of general average, salvage or special charges, such sums shall be remitted forthwith to the average adjuster who shall deposit the sums into a special account, earning interest where possible, in the name of the average adjuster.

(b) The special account shall be constituted in accordance with the law regarding client or third party funds applicable in the domicile of the average adjuster. The account shall be held separately from the average adjuster's own funds, in trust or in compliance with similar rules of law providing for the administration of the funds of third parties.

(c) The sums so deposited, together with accrued interest, if any, shall be held as security for payment to the parties entitled thereto, of the general average, salvage or special charges in respect of which the deposits have been collected. Payments on account or refunds of deposits may only be made when such payments are certified in writing by the average adjuster and notified to the depositor requesting their approval. Upon the receipt of the depositor's approval, or in the absence of such approval within a period of 90 days, the average adjuster may deduct the amount of the payment on account or the final contribution from the deposit.

(d) All deposits and payments or refunds shall be without prejudice to the ultimate liability of the parties.

### Rule XXIII — Time Bar for Contributing to General Average

(a) Subject always to any mandatory rule on time limitation contained in any applicable law:

(i) Any rights to general average contribution including any rights to claim under general average bonds and guarantees, shall be extinguished unless

### Правило XXII — Обращение с денежными депозитами

(a) Если в отношении общей аварии, вознаграждения за спасание или специальных расходов были получены денежные депозиты, такие суммы должны быть без промедления переведены диспашеру, который обязан внести эти суммы на специальный счет, по которому начисляются проценты, если это возможно, открытый на имя диспашера.

(b) Специальный счет открывается в соответствии с действующим в месте проживания диспашера законодательством о денежных средствах клиента или третьих лиц. Данный счет должен вестись отдельно от собственных средств диспашера, в порядке доверительного управления или в соответствии с аналогичными нормами, регулирующими управление денежными средствами третьих лиц.

(c) Депонированные таким образом суммы вместе с начисленными процентами, если таковые имеются, должны храниться для обеспечения выплат имеющим право на получение средств сторонам общеаварийных убытков, вознаграждения за спасание или специальных расходов, в отношении которых были получены депозиты. Авансовые платежи или возвраты депозитов могут осуществляться только тогда, когда такие выплаты подтверждены в письменной форме диспашером и депоненту направлено уведомление с запросом об их одобрении. По получении одобрения депонента или при отсутствии такого одобрения в течение 90-дневного срока диспашер вправе вычесть сумму авансового платежа или окончательный контрибуционный взнос с депозита.

(d) Все депозиты, выплаты или возвраты производятся без ущерба для окончательных обязательств сторон.

### Правило XXIII — Срок исковой давности по требованиям об уплате контрибуционных взносов по общей аварии

(a) С непременным учетом императивных норм об исковой давности в любом применимом праве:

(i) любые права на получение контрибуционных взносов по общей аварии, включая любые права требовать исполнения по общеаварийным под-

an action is brought by the party claiming such contribution within a period of one year after the date upon which the general average adjustment is issued. However, in no case shall such an action be brought after six years from the date of termination of the common maritime adventure.

(ii) These periods may be extended if the parties so agree after the termination of the common maritime adventure.

(b) This rule shall not apply as between the parties to the general average and their respective insurers.

пискам и гарантиям, прекращаются, если сторона, заявляющая требования об уплате контрибуционного взноса, не предъявляет иск в течение одного года со дня выдачи диспаши. Однако ни при каких обстоятельствах такой иск не может быть предъявлен по истечении шести лет со дня окончания общего морского предприятия;

(ii) указанные сроки могут быть продлены, если стороны заключают соглашение об этом после окончания общего морского предприятия.

(b) Настоящее правило не применяется в отношениях между сторонами общей аварии и их соответствующими страховщиками.

Перевод выполнил В.Б. Козлов

© В.Б. Козлов

### За 1 кв. 2025 года

**1. К. Селларс. Конституция океанов: долгий и трудный путь к Конвенции ООН по морскому праву.**

**Sellars, K. (2025). *A 'Constitution for the Oceans': the long hard road to the UN Convention on the Law of the Sea*. Cambridge University Press.**

Подписанная в 1982 году Конвенция ООН по морскому праву стала кульминацией почти полувека правотворческой работы. Ранее предпринятые попытки создать конвенционный режим использования океанов — на конференциях Лиги Наций и ООН в 1930, 1958 и 1960 гг. — не привели к решению вопроса протяженности территориального моря, а в двух из трех случаев и вовсе не имели результата. В ходе переговоров правовые концепции неоднократно пересматривались и видоизменялись: прямые исходные линии послужили основой для разработки системы архипелажных исходных линий; рыбоохранные зоны трансформировались в исключительные экономические зоны; право мирного прохода через международные проливы уступило место концепции транзитного прохода; идея морского дна как общего наследия человечества была заменена на так называемую параллельную систему освоения ресурсов. Многие из проблем, вызвавших острые дискуссии между делегатами в ходе переговоров — загрязнение морской среды, чрезмерный вылов рыбы, свобода навигации военных судов, разграничение континентального шельфа, а также влияние разработки морского дна, — продолжают волновать политиков и юристов и по сей день.

**2. Дж. А. Кимбелл. Юрисдикция и практика адмиралтейских судов (6-е изд.).**

**Kimbell, J. A. KC (2025). *Admiralty jurisdiction and practice* (6<sup>th</sup> ed.). Informa Law from Routledge.**

Данная книга представляет собой фундаментальный труд, посвященный судебным раз-

бирательствам в Адмиралтейском суде. В ней представлены развернутые комментарии и аналитические материалы по адмиралтейскому праву, а также юрисдикции и процедур Адмиралтейского суда. Издание, вышедшее уже в шестой редакции, по праву считается основным источником для современного практикующего юриста по морскому праву. Книга охватывает ряд вопросов, которые не освещены ни в каких иных источниках, в частности последствия банкротных процедур, соотношение правил и практики о компетенции суда, диапазон применимых сроков исковой давности, роль международных конвенций, а также особенности разбирательств по делам о столкновениях судов. Настоящее издание было полностью обновлено с учетом новейшей судебной практики и важных изменений в практике и процессуальных нормах с 2017 года. Рассматриваются последствия Брексита и изменения в Части 61 Правил гражданского судопроизводства и соответствующей Практической директиве, в особенности в части, касающейся требований о применении сроков давности и новых правил о предъявлении исков о столкновении судов.

**3. Я. Е. Бразовская. Арктическое судоходство.**

**Brazovskaya, Y. (2025). *Arctic shipping*. Morkniga.**

В основу данного издания положен курс лекций по дисциплине «Правовое обеспечение арктического судоходства». Автором проведен исчерпывающий анализ правового регулирования арктического судоходства, нормативной основы сотрудничества государств по вопросам коммерческого использования морских пространств высоких широт, обеспечения экологической безопасности коммерческого судоходства в Арктике. Рассмотрены особенности правового регулирования перевозок грузов по праву соседей Российской Федерации в Ар-

ктическом регионе. Изложенный автором материал направлен на формирование у читателей четкого представления о сущности современного регулирования арктического судоходства, имеющего в настоящее время исключительно актуальное значение.

#### **4. Ч. Пейович. Международное морское частное право и практика: сравнительное право в контексте.**

**Pejović, Č. (2025). *International maritime law and practice: comparative law in context*. Informa Law from Routledge.**

Данная книга предлагает с новой перспективой взглянуть на неизменно актуальную отрасль морского частного права, акцентируя внимание на ее историческом и сравнительном аспектах. Такой подход позволяет читателю сформировать более целостное представление о том, как морское частное право эволюционировало на протяжении истории и как оно функционирует в различных правовых системах. Каждая глава начинается с исторического обзора, подробно раскрывающего становление ключевых концепций морского права, что позволяет лучше понять их в современном контексте. В тексте используется комплексный сравнительный подход, который включает два основных направления. Первое охватывает анализ ряда ведущих морских юрисдикций. Основное внимание уделяется английскому праву, однако также представлены избранные нормативные акты и ключевые судебные решения других стран (США, Франции, Германии, Италии, Японии, Китая и др.), многие из которых нелегко найти на английском языке. Второе направление предполагает общее сопоставление систем общего и континентального права.

#### **5. С. Бидналл, Дж. Симпсон, М. Лемански. Морское производство и регазификация СПГ: управление юридическими и коммерческими рисками.**

**Beadnall, S., Simpson, J., & Lemanski, M. (2025). *LNG offshore production and regasification: legal and commercial risk management*. Informa Law from Routledge.**

Это первая книга, посвященная законодательству и практике производства и доставки сжиженного природного газа (СПГ) с использованием морских плавучих объектов. За последние годы данное направление морской нефте-

газовой отрасли демонстрировало устойчивый рост, а на сегодняшний день приобрело особую актуальность на фоне перебоев в международных поставках газа, когда многие государства перешли к импорту СПГ посредством применения плавучих регазификационных установок с целью обеспечения своей энергетической безопасности. Книга дает комплексное представление об операционных рисках в той мере, в которой они влияют на договорные обязательства и ответственность сторон.

#### **6. Дж. Дайбл. Управление морскими рисками в Европе раннего Нового времени: право и практика общей аварии в Тоскане XVII века.**

**Dyble, J. (2025). *Managing maritime risk in early modern Europe: general average in law and practice in seventeenth-century Tuscany*. Boydell Press.**

Торговое мореплавание, сопряженное с высокими рисками и крупными вложениями капитала, стало основой для формирования институтов управления рисками, которые и сегодня продолжают служить фундаментом глобальной экономической системы. Ключевым инструментом управления рисками в эпоху раннего Нового времени была общая авария — процедура по распределению чрезвычайных расходов, возникших в ходе морского предприятия, между всеми финансово заинтересованными сторонами. Например, если в условиях шторма часть груза одного из торговцев сбрасывалась за борт с целью спасения судна, соответствующие убытки распределялись пропорционально между судовладельцем и всеми грузовладельцами. Институт общей аварии по-прежнему широко используется, хотя и отличается от морского страхования, ориентированного на перераспределение рисков и получившего широкое распространение значительно позднее. В данной работе исследуется, как этот институт работал в то время.

#### **7. Комментарий к Международной конвенции по предотвращению загрязнения от судов. Под ред. Х. Рингбома, А. Чиркопа.**

**Ringbom, H., Chircop, A. (Eds.). (2025). *The International Convention for the Prevention of Pollution from Ships: a commentary*. Edward Elgar Publishing.**

Настоящий комментарий представляет собой всестороннее исследование одной из клю-

чевых конвенций Международной морской организации (ИМО), посвященной загрязнению в результате судоходства. Ведущие международные эксперты предлагают авторитетный анализ Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973/78 гг. и дополняющих ее инструментов, в совокупности известных как МАРПОЛ. В книге подробно рассматривается система МАРПОЛ, включая правила и приложения к конвенции; исследуются история принятия МАРПОЛ, цели конвенции, ее логика и подход к регулированию; идентифицируются правовые и практические вопросы, а также проблемы имплементации и соблюдения положений конвенции; подчеркивается важная роль, которую МАРПОЛ играет в защите морской среды от всех форм загрязнения в результате судоходства.

#### **8. Морское публичное право и планетарный кризис. Под ред. Н. Лю, С. В. Скотта.**

**Liu, N., Scott, S. V. (Eds.). (2025). *The law of the sea and the planetary crisis*. Routledge.**

В данной книге рассматривается проблема согласования и внедрения новых правовых режимов, направленных на решение современных проблем океана в контексте неопределенного будущего планеты. В работе освещаются такие темы, как изменение климата, утрата биоразнообразия и загрязнение окружающей среды. Авторы исследуют ряд новых и недостаточно изученных вопросов, включая правовое регулирование закисления океана, разработку Кодекса по разведке и добыче полезных ископаемых Международным органом по морскому дну, имплементацию Соглашения по морскому биоразнообразию за пределами национальной юрисдикции 2003 года (*BBNJ*), а также механизмы обеспечения соблюдения норм, разработанные Международной морской организацией. Другие главы книги посвящены вопросам энергетического перехода, «зеленым» технологиям и проблемам загрязнения морской среды вследствие судоходства.

#### **9. Роль международных организаций в эволюции международного морского публичного права: 30 лет со дня вступления в силу Конвенции ООН по морскому праву. Под ред. Г.А. Оанты.**

**Oanta, G. A. (Ed.). (2025). *The presence of international organizations in the evolution of the international law of the sea: thirty years since the entry into force of UNCLOS*. Brill Nijhoff.**

В 2024 году исполняется 30 лет со дня вступления в силу Конвенции ООН по морскому праву (*UNCLOS*). Процесс принятия конвенции и ее влияние на формирование морского публичного права наглядно демонстрируют ту важную роль, которую международные организации сыграли в развитии международного морского публичного права, будучи основными создателями международно-правовых норм. Книга посвящена анализу роли международных (мировых, региональных и субрегиональных) организаций в имплементации положений конвенции и того, как их правовые механизмы стали настоящими лабораториями для апробации пределов конвенциональных норм и правил.

#### **10. 40 лет Конвенции ООН по морскому праву: оценка и перспективы. Под ред. Т. Камински, К. Карски.**

**Kamiński, T., Karski, K. (Eds.). (2025). *40 years of the United Nations Convention on the Law of the Sea: assessment and prospects*. Routledge.**

В данной книге рассматриваются актуальные вызовы морского публичного права — области международного права, которая была значительно кодифицирована в рамках Конвенции ООН по морскому праву. С учетом значительного времени, прошедшего с момента принятия конвенции, и почти тридцати лет ее применения в книге анализируется взаимосвязь и влияние положений конвенции на нормы международного обычного права, а также рассматриваются проблемы ее применения. Изучаются и обсуждаются основные аспекты морского публичного права, вызовы и будущие перспективы норм конвенции, такие как делимитация морских пространств, вопросы морской безопасности и охраны окружающей среды, а также последствия технологического прогресса, в особенности в сфере применения беспилотных судов. Кроме того, в книге рассматриваются актуальные проблемы морского права в связи с конфликтом на Украине и глобальными последствиями пандемии COVID-19. ■

*Обзор подготовлен Иваном Кобченко*

## За 2024 год

**1. А. Теттенборн, Ф. Роуз. Иски по морскому праву (2-е изд.).**

**Tettenborn, A., Rose, F. (2024). *Admiralty claims* (2<sup>nd</sup> ed.). Sweet & Maxwell.**

Данная книга представляет собой комплексное руководство по морским искам, ориентированное на практикующих юристов. Второе издание включает следующие обновления: глава о юрисдикции английских судов была значительно сокращена и упрощена, включая раздел об антиисковой защите, учитывая, что Великобритания не будет ратифицировать Луганскую конвенцию, но ратифицировала Гаагскую конвенцию о соглашениях по выбору суда 2005 года; другие изменения, связанные с Брекситом, включают упрощение главы о несостоятельности в связи с прекращением действия Регламента ЕС о несостоятельности и, как следствие, повсеместным применением Типового закона о трансграничной несостоятельности. Также представлены изменения Правил гражданского судопроизводства (CPR) с возвращением ограниченных прав по инициированию по крайней мере некоторых процедур в рамках адмиралтейской юрисдикции в судах графств.

**2. А. Арда. Арбитражные оговорки и третьи стороны.**

**Arda, A. (2023). *Arbitration clauses and third parties*. Informa Law from Routledge.**

Это первая книга, посвященная правовому вопросу инкорпорации арбитражных оговорок, хотя этот вопрос представляет собой общую проблему в практической деятельности. В книге сравниваются разные отрасли права, такие как морское право, право перестрахования и строительное право, в которых понятие инкорпорации часто применяется. Автор объясняет, как различия и особенности указанных отраслей влияют на результаты включения в договор арбитражных оговорок и почему следует избегать универсального подхода «один размер подходит всем». В книге представлен как глубокий правовой анализ инкорпорации арбитражных оговорок, так и правовое положение третьих лиц относительно арбитражных соглашений с подробной оценкой соответствующей судебной практики.

**3. Э. Магкласи. Арбитражные оговорки в договорах по морскому частному праву.**

**Magklasi, E. (2024). *Arbitration clauses in maritime contracts*. Routledge.**

Арбитражные оговорки неприкосновенны для договоров в морском частном праве. Стандартные формы договоров фрахтования и коносаментов отражают стремление к использованию проверенного метода разрешения споров — арбитража. Однако при инкорпорации арбитражных оговорок продолжают возникать споры и сложности в их толковании, что свидетельствует о правовой нестабильности. В данной книге предлагается комплексная оценка экономических причин и правовых принципов, лежащих в основе включения арбитражных оговорок в современные договоры по морскому частному праву, и при необходимости противопоставляются арбитражные и пророгационные оговорки.

**4. Зональное управление судоходством: канадская и сравнительная перспективы. Под ред. А. Чиркопа, Ф. Герландта, Р. Пелота, К. Апорта.**

**Chircop, A., Goerlandt, F., Pelot R., & Aporta, C. (Eds.). (2024). *Area-based management of shipping: Canadian and comparative perspectives*. Springer.**

Эта книга восполняет пробел в литературе по судоходству в отношении ряда междисциплинарных сфер, таких как правовое регулирование и политика морских перевозок, морское публичное право, права коренных народов, менеджмент морской среды, а также исследования рисков и безопасности. Более того, особое внимание в работе уделяется правам коренных народов в судоходстве, что становится все более актуальной темой. Зональное управление в судоходстве стало полезным и эффективным инструментом для повышения безопасности, защищенности мореплавания, для защиты от загрязнений и смягчения негативного воздействия судоходства на морскую среду и прибрежные сообщества. Книга основана на результатах исследовательского проекта и крупного семинара, проведенного в Университете Далхаузи в Канаде.

**5. М. Темплман, К. Бланшар, Ф. Хопкинс, Н. Харт, Д. Уолш, Х. Мортон. Правовое регулирование морского страхования и общей аварии (21-е изд.).**

**Templeman, M., Blanchard, C., Hopkins, Ph., Hart, N., Walsh, D., & Morton, H. (2024). *Arnould: law of marine insurance and average* (21<sup>st</sup> ed.). Sweet & Maxwell.**

В этой книге объясняются форма, содержание и структура полисов морского страхования, а также процедуры и доказательства, необходимые при подаче соответствующих исков. В работе содержатся подробные комментарии и анализ принципов, права и практики морского страхования; она служит первоочередным руководством в мире принципов морского страхования и их применения на практике. В книге рассматриваются законодательство и рыночные оговорки; подробно исследуются вопросы, влияющие на действительность страхового покрытия; анализируется покрытие по полисам морского страхования, размер возмещения, а также права и обязанности сторон.

**6. Ежегодник АСКОМАРЕ по морскому публично-праву за 2023 г. Том 3: морская безопасность, новые технологии и этика. Под ред. П. Леуччи, И. Вианелло.**

**Leucci, P., Vianello, I. (Eds.). (2024). *ASCOMARE yearbook on the law of the sea, 2023. Volume 3: maritime security, new technology and ethics*. Luglio Editore.**

Ассоциация консультантов по морскому праву (ASCOMARE / АСКОМАРЕ) представляет третий том своего ежегодника по морскому публично-праву, в который вошли работы ученых и практиков со всего мира. Данный том посвящен регуляторным, правовым и этическим последствиям использования новых технологий в морской безопасности. В работе подчеркивается необходимость внутр поколенческого равенства и пропорциональности (север-юг) в разработке новых регуляторных механизмов для совместного использования ресурсов и технологий и доступа к ним.

**7. С. Миллс, Д. Ричардс. Коносаменты: руководство по хорошей практике (4-е изд.).**

**Mills, S., Richards, D. (2024). *Bills of lading: a guide to good practice* (4<sup>th</sup> ed.). NorthStandard.**

В данном руководстве рассматриваются проблемы и практические вопросы, возника-

ющие в повседневном использовании коносаментов. В книге объясняется, как избежать споров и трудностей, вызванных неправильным использованием коносаментов, и содержатся практические рекомендации и теоретическое обоснование правовых основ предоставляемых рекомендаций. Текст работы включает в себя копии релевантных международных конвенций, аннотированную копию стандартного коносамента БИМКО и актуальный набор рекомендованных стандартных писем. Четвертое издание было обновлено с учетом полезного подтверждения судами по делу *The Elin* того, что оговорки о палубном грузе могут эффективно позволять перевозчику исключать свою ответственность при перевозке палубного груза.

**8. Безуглеродное судоходство и перевозка углеродов: договоры в контексте. Под ред. С. Гирвина, В. Ульфбека.**

**Girvin, S., Ulfbeck, V. (Eds.). (2024). *Carbon-free shipping and shipping carbon: contracts in context*. Bloomsbury Publishing.**

В данной книге исследуются частноправовые последствия нового международного и европейского (ЕС) нормативного регулирования, направленного на декарбонизацию в судоходной отрасли. По сравнению с другими отраслями судоходство традиционно считается «тихоходом» в вопросах устойчивого развития. Однако новые регуляторные меры по сокращению выбросов углерода как на международном уровне, так и в ЕС требуют фундаментальных изменений в отрасли. В работе фокус направлен на цели по сокращению углеродных выбросов с точки зрения частного права, рассматривается, как новый нормативный режим может быть внедрен в судоходную отрасль. Цель книги — проложить путь к пониманию того, как основные договоры в судоходстве могут функционировать в этом новом контексте и насколько кардинально новые виды оговорок способны изменить данные договоры.

**9. Коммерческие споры: разрешение и юрисдикция. Под ред. Б. Соiera.**

**Soyer, B. (Ed.). (2024). *Commercial disputes: resolution and jurisdiction*. Informa Law from Routledge.**

Средства правовой защиты являются ключевыми для коммерческих споров. Кроме того, в коммерческом праве стороны, как правило,

свободны в выборе компетентного суда и права, по нормам которого будут разрешаться их споры. Эта книга призвана пролить свет на данные вопросы и рассмотреть новые тенденции и изменения в процессуальных аспектах разрешения споров. Включенные работы охватывают национальное, международное и европейское правовые измерения, а выход книги совпадает с важным моментом — формированием более четкого пост-Brexit юрисдикционного ландшафта. В данном сборнике представлены работы ведущих ученых и практиков, которые комплексно исследуют широкий спектр вопросов, связанных со сложными и затратными по времени аспектами разрешения коммерческих споров и определения компетенции на их рассмотрение.

**10. Дж.Д. Хо. Экологический ущерб от морского мусора: международное регулирование и ответственность.**

**Ho, J.D. (2024). *Environmental damage caused by marine litter: international regulation and responsibility*. Edward Elgar Publishing.**

В этой книге предлагается актуальный анализ ограниченности действующих международно-правовых механизмов в решении проблемы морского мусора. Автор детально исследует принципы международного права, касающиеся распределения ответственности за загрязнение морской среды, и предлагает эффективный план борьбы с этой проблемой. Утверждается, что одним из ключевых препятствий в разрешении проблемы морского мусора является распределение ответственности. В книге раскрывается сложность распределения ответственности из-за подвижного и трансграничного характера морского мусора, а также делается акцент на важности международного сотрудничества.

**11. Ш. Фридман. Глобальное управление и морское публичное право: эволюция и практика режима континентального шельфа.**

**Friedman, Sh. (2024). *Global governance and the international law of the sea: the evolution and practice of the continental shelf regime*. Routledge.**

В этой книге исследуется международно-правовой режим континентального шельфа через призму международных отношений с основным акцентом на теории глобального управления. В работе предлагается новый взгляд на между-

народные отношения и международное право, выдвигается собственное понимание правил, принципов, практики и акторов, которые устанавливают и контролируют социальные взаимодействия и менеджмент общих дел на транснациональном уровне. В книге проводится глубокий анализ трех ключевых вопросов: (i) демаркации и делимитации континентального шельфа, (ii) прав и обязанностей прибрежных государств на континентальном шельфе и (iii) процедурных вопросов, связанных с континентальным шельфом и международным правосудием по морским делам.

**12. П. Ребело. «Зеленые» договоры в судоходстве: контрактный менеджмент для достижения декарбонизации в судоходной отрасли.**

**Rebello, P. (2024). *Green shipping contracts: a contract governance approach to achieving decarbonisation in the shipping sector*. Bloomsbury Publishing.**

В данной книге теория контрактного менеджмента применяется для реализации целей декарбонизации в международном морском секторе. В ней представлено, как сеть договорных отношений, характерная для коммерческого судоходства, может стать эффективной платформой для сотрудничества между игроками судоходной отрасли с целью повышения энергоэффективности и сокращения выбросов CO<sub>2</sub>. Для достижения этой цели в работе исследуется и разрабатывается набор договорных инструментов, которые могут позволить частным игрокам укрепить свои обязательства по достижению нулевого следа (независимо от того, предписаны они государством или добровольны) и разработать нормы сотрудничества для принятия решений и толкования договоров.

**13. Э.Л. Эню. Коренные народы, морские пространства, ресурсы и международное право: взаимосвязь международных прав человека и морского публичного права.**

**Enyew, E.L. (2024). *Indigenous peoples, marine space and resources, and international law: the interaction between international human rights law and the law of the sea*. Routledge.**

Эта книга посвящена правам коренных народов на морские пространства и соответствующие морские ресурсы в рамках международного права. В ней указанные права исследуются

в системе международных прав человека и морского публичного права, а также предлагается подробный критический анализ существующей нормативной базы, выявляются пробелы и возможные дополнительные механизмы для признания прав коренных народов на морские пространства. В условиях, когда морские права коренных народов находятся под все возрастающей угрозой, данная работа предлагает важный теоретический и методологический инструментарий, который выходит за доктринальные рамки текущих исследований в этой области.

**14. Международные подходы к разработке углеводородов в спорных акваториях: Договоры о совместной централизованной эксплуатации месторождений. Под ред. Э.Г. Перейры, М. Паппы, Д.С. Олавуи.**

**Pereira, E.G., Pappa, M., & Olawuyi, D.S. (Eds.). (2024). *International approaches to hydrocarbon development in disputed zones: Unitization and Unit Operating Agreements*. Routledge.**

В этой книге исследуются правовые вызовы, связанные с международным развитием процессов и процедур централизованной эксплуатации месторождений. На основе международных (трансграничных) соглашений совместной централизованной эксплуатации в книге рассматриваются региональные примеры из Америки, Европы, Африки и Ближнего Востока. Также уделяется внимание делам, связанным с текущими спорами по Южно-Китайскому морю, Средиземному морю и Гвинейскому заливу. Особый акцент делается на лучших практиках, оказавших влияние на развитие концепции совместной эксплуатации; рассматриваются формирование различных моделей и соглашений и их потенциальное влияние на неразведанные запасы углеводородов, особенно в случаях острой необходимости совместной эксплуатации месторождений.

**15. Международное рыбохозяйственное право: постоянные и возникающие вызовы. Под ред. Б. Куноя, Т. Хейдара, К. Яаллуридеса.**

**Kunoy, B., Heidar, T., & Yiallourides, C. (Eds.). (2024). *International fisheries law: persistent and emerging challenges*. Routledge.**

В данной книге предлагается практический анализ старых и новых вызовов современного международного рыболовного права, рассматриваются актуальные неразрешенные проблемы в данной области. В работе охватывается ши-

рокий спектр международно-правовых проблем регулирования рыболовства, а также предлагаются практические подходы, выходящие за рамки прежних дискуссий в этой области. Команда ведущих экспертов представляет всестороннее исследование актуальных вызовов в управлении рыболовством, институциональных правовых механизмов, процессуальных аспектов и проблем торговли и правоприменения.

**16. А. Констебл, Л. Гарретт. Правовое регулирование договоров офшорного строительства и морского инжиниринга (3-е изд.).**

**Constable, A., Garrett, L. (2024). *Keating on offshore construction and marine engineering contracts* (3<sup>rd</sup> ed.). Sweet & Maxwell.**

Данная книга является подробным руководством по договорам, связанным со строительством судов, буровых установок и других морских оснований и сооружений. Она может стать универсальным справочником для юристов, практикующих в морском строительстве, и охватывает все аспекты современных судостроительных и инжиниринговых контрактов, а также предлагает эффективные решения возможных проблем. Ключевые особенности работы включают анализ основных стандартных форм договоров строительства на море, в том числе SAJ, BIMCO, Norwegian 2000, AWES, а также LOGIC и FIDIC; анализ документов, необходимых для составления договора на морское строительство, таких как спецификации, чертежи, программы работ; обсуждение общих правил заключения и толкования договоров на офшорное строительство, включая часто встречающиеся подразумеваемые условия и оговорки об ограничении ответственности.

**17. Дж.Д. Форд. Местные обычаи и общее право: эссе о праве морской торговли в Шотландии XVI века.**

**Ford, J.D. (2024). *Local customs and common laws: essays on the law governing maritime commerce in sixteenth-century Scotland*. Brill.**

Юристы в Шотландии конца XVI века имели на удивление большой интерес к праву морской торговли. В некоторых эссе в данном сборнике рассматриваются подходы юристов к данной теме в написанных ими трактатах. Другие же эссе показывают, что иной взгляд на споры из сферы морской торговли имели суды городов, в которые прибывали морские суда.

В некоторых эссе также исследуется взаимосвязь между этими контрастирующими подходами. Хотя материал книги посвящен праву морской торговли в Шотландии, он также имеет значение для более широкого дискурса о природе морского частного права в Европе раннего Нового времени.

**18. В.С. Радович. Морская разведка и добыча углеводородов: экологический и правовой аспекты.**

**Radovich, V.S. (2024). *Marine exploration and exploitation of hydrocarbons — an environmental and legal perspective*. Palgrave Macmillan.**

В этой книге анализируется экологическое регулирование морской разведки и добычи углеводородов на международном уровне, в рамках регионального законодательства МЕРКОСУР и на национальном уровне Аргентины. В качестве метода используется концепция нормативной интеграции, позволяющая критически оценить соотношение морского публичного и морского частного права, экологического права и международных прав человека в данной сфере. Правовые рамки рассматриваются в книге на временно й шкале, что позволяет увидеть эволюцию различных областей международного права с историческими нюансами. В этом контексте здесь также анализируются тексты релевантных международных конвенций, которые пока не вступили в силу. Особое внимание уделено отчетам по двум крупнейшим морским экологическим катастрофам (разливам *Deepwater Horizon* и *Montara*). Описываются извлеченные уроки, а также нормативные и институциональные рамки, необходимые для обеспечения экологической безопасности при морской разведке и добыче углеводородов.

**19. Морские автономные надводные суда (MASS): регулирование, технологии и политика. Под ред. Чон Джу Чхэ, Р. Баумлера.**

**Chae, Chong-Ju, Baumler, R. (Eds.). (2024). *Maritime Autonomous Surface Ships (MASS) – regulation, technology, and policy*. Springer.**

Эта книга охватывает вопросы регулирования, технологий и политики в сфере морских автономных надводных судов (MASS). Развитие MASS началось с внедрения технологий Четвертой промышленной революции, таких как большие данные, искусственный интеллект, интернет вещей и коммуникации, которые также повлияли на тех-

нологический прогресс в морской отрасли. Однако до сих пор остается неясным, как будут работать автономные суда. Книга разделена на три части — регулирование, технологии и политика в сфере MASS, — в каждой из которых подробно рассматриваются соответствующие вопросы.

**20. Морской автономный транспорт и международное право: аспекты морской безопасности. Под ред. Н. Кляйна, Д. Гилфойла, Мд С. Карима, Р. Маклафлина.**

**Klein, N., Guilfoyle, D., Karim, Md S., McLaughlin, R. (Eds.). (2024). *Maritime autonomous vehicles and international law: maritime security perspectives*. Routledge.**

Мобильные автономные транспортные средства (MAVs) обладают потенциалом радикально изменить все сферы использования морских пространств, а технологическое развитие здесь опережает правовое регулирование. В этой книге рассматривается существующая международно-правовая база и возможные подходы к регулированию морской безопасности в условиях развития технологий. Мобильный автономный транспорт начинает играть большую роль не только в обеспечении правопорядка и военной безопасности, но и в совершении преступлений на море. Авторы освещают действующие международно-правовые механизмы противодействия угрозам морской безопасности и рассматривают использование автономного транспорта государствами для разных целей обеспечения безопасности, а также потенциальные риски попадания такого транспорта в частные руки.

**21. А. Блэк. Морское частное право: сборник ответов (издание 2024 г.).**

**Black, A. (2024). *Maritime law answer book (2024 edition)*. Practising Law Institute.**

Эта книга содержит ответы на вопросы по морскому частному праву, с которыми сталкиваются как профильные, так и непрофильные специалисты. В ней рассматриваются проблемы, затрагивающие собственников судов и судовладельцев, банковских служащих и грузоотправителей. Помимо рассмотрения традиционных вопросов, которые типичны для морских споров, таких как выбор применимого права и ограничение ответственности, данная работа охватывает целый ряд проблем нормативного регулирования в США: от программ продвижения, таких как «Программа безопасности на море» и регулирования кабо-

тажной торговли, до вопросов финансирования судов, регулирования охраны окружающей среды и правоприменения по уголовным преступлениям. Изложение книги структурировано в соответствии с основными группами, которые сопряжены с морским частным правом, такими как собственники судов и судовладельцы, банкиры и грузоотправители. Главный фокус направлен на те вопросы, с которыми представители указанных групп могут столкнуться в своей повседневной практике. И хотя материал посвящен праву и практике США, авторы также используют ссылки на право Великобритании, которое оказывает значительное влияние на практику, аренду судов и финансовые операции.

**22. М.К. Колач. Многосторонние и взаимосвязанные договоры, транспортная логистика и унифицированное транспортное право: правовые решения для кооперации в консолидации грузов.**

*Kořacz, M.K. (2024). **Multiparty and linked contracts, transport logistics and the uniform transport law: legal solutions for co-operation in cargo bundling.** Informa Law from Routledge.*

Эта книга знакомит читателей с правовыми аспектами деловых цепочек в сфере логистики на примере кооперации грузоотправителей при консолидации грузов, что означает объединение грузов производственными и дистрибьюторскими компаниями (грузоотправителями) до привлечения перевозчика. Грузоотправители договариваются о сотрудничестве и находят возможности для объединения грузов до их отправки. Это позволяет организовывать совместные перевозки и значительно способствует эффективной логистике и экологической устойчивости. Однако действующее правовое регулирование не приспособлено для кооперации при консолидации грузов. В этой книге не только разъясняется правоприменение (с особым акцентом на международное унифицированное транспортное право), но и предлагаются правовые решения для развития правовой определенности при кооперации.

**23. Поиск путей в морском арбитраже: мнения экспертов (2-е изд.). Под ред. Дж.Д. Кимбалла и Д. В. Мартовски.**

*Kimball, J.D., Martowski, D.W. (Eds.). (2024). **Navigating maritime arbitration: the experts speak** (2<sup>nd</sup> ed.). Juris Publishing.*

Эта книга является наиболее актуальным и всеобъемлющим руководством по праву и практике морского арбитража в США. В ней собраны эссе практически по всем аспектам морского арбитража, которые могут быть важны для участников процессов. В данном полностью пересмотренном и обновленном втором издании объем материала был увеличен – были включены дела о спасании на море, арбитраж по которым проводится не только в Нью-Йорке, но и в Майами. Добавлен ряд новых глав, которые читатели найдут полезными: по вопросам санкций, предложений об урегулировании «за печатью» и практики спасания прогулочных судов.

**24. Д.Р. Кристи, А. Телесетски. Правовое регулирование океанического и прибрежного менеджмента – краткое изложение (6-е изд.).**

*Christie, D.R., Telesetsky, A. (2024). **Ocean and coastal management law in a nutshell** (6<sup>th</sup> ed.). West Academic Publishing.*

Семьдесят один процент поверхности планеты Земля занимает океан. С увеличением рыболовной деятельности, добычи и генерации энергии, судоходства, а также предлагаемой добычи полезных ископаемых океанические и прибрежные зоны испытывают все большее давление из-за их интенсивного использования и освоения. Данная книга, теперь в своем шестом издании, представляет краткие обзоры политики и правового регулирования на уровне штатов, федеральном уровне США и международного права, актуальные для практиков и ученых, интересующихся регулированием океана и прибрежных вод. В последнем издании были обновлены правовые разработки предыдущих изданий, добавлены новые материалы о недавно подписанном соглашении о биоразнообразии за пределами национальной юрисдикции, о возобновляемой морской энергии («зеленом» водороде и прибрежных ветроэнергетических установках), об актуальных спорах о доступе к пляжам, адаптации береговой линии к повышению уровня моря, климатической политике по защите океанов и законодательстве об охране культурного наследия.

**25. М. Сури. Споры о выполнении обязательств в судоходстве: сборник комментариев к судебным делам Индии.**

**Suri, M. (2024). *Performance disputes in shipping: a collection of case notes from India*. Walnut Academia.**

Эта книга представляет собой уникальное и подробное исследование нишевой области морского частного права. Нередко называемое «правом судов и грузов», морское частное право является специальной отраслью, которая регулирует комплексные вопросы судоходства, споров о грузах и договорных обязательствах. Цель книги – прояснить эти концепции и сделать их доступными для студентов, практикующих юристов и всех, кого интересуют нюансы международной торговли и транспортного права. Основой книги служит обширное собрание комментариев к судебным делам из споров о выполнении обязательств в сфере судоходства, которые были рассмотрены в судах Индии. Эти споры, часто затрагивающие суда, грузы и сопутствующую документацию, дают наглядное представление о многообразии вызовов, присущих морским перевозкам. В книге анализируются реальные судебные дела, а также формируется не просто теоретическое понимание морского частного права, но и практическое понимание логики разрешения споров судами.

**26. Д. Фокстон, Х. Беннет, С. Берри, К. Смит, Д. Уолш. Правовое регулирование договоров фрахтования и коносаментов (25-е изд.).**

**Foxton, D., Bennett, H., Berry, S., Smith, C., & Walsh, D. (2024). *Scrutton on charterparties and bills of lading* (25<sup>th</sup> ed.). Sweet & Maxwell.**

Первое издание данной книги было опубликовано в 1896 году, и на протяжении многих лет она служила первоочередным источником при подготовке к составлению договоров и разрешению споров. Эта работа представляет собой авторитетный анализ общих принципов в области тайм-чартеров, рейсовых чартеров и димайз-чартеров. В ней рассматривается роль чартера как ключевой формы коммерческого контракта, начиная с его заключения и заканчивая правами и обязанностями из договора, включая условия об агентировании и исполнении. В 25-е издание включены следующие обновления: новый раздел в главе 1, посвященный Закону об электронных торговых документах 2023 года; обновленный обзор недавних позиций Верховного суда, касающихся регулирования экономического принуждения в деле

*Times Travel UK Limited v. Pakistan International Airlines Corp* (2021) UKSC 40, а также применения доктрины противоречия закону применительно к договорам в деле *Stoffel & Co v. Grondona* (2020) UKSC 42.

**27. С. Лиелбарде. Меры безопасности для моряков в рамках Конвенции 2006 года о труде в морском судоходстве.**

**Lielbarde, S. (2024). *Seafarers' security measures under the MLC 2006*. Springer.**

Книга посвящена Конвенции 2006 года о труде в морском судоходстве, а также мерам безопасности для моряков до и после принятия конвенции. В книге рассматриваются следующие меры безопасности: обязательное финансовое обеспечение по конвенции; ответственность государства флага; ответственность поставщика рабочей силы; государственный портовый контроль и аресты судов. Ответственность судовладельца в отношении моряков на его судне обсуждается с анализом современного процесса рекрутинга моряков и юридической структуры судоходных компаний. Содержание книги включает обзор международного (Конвенция ООН по морскому праву, конвенции МОТ и ИМО, Конвенция ООН об условиях регистрации судов и Венская конвенция о консульских сношениях 1963 года) и национального права (Дании, Эстонии, Финляндии, Германии, Латвии, Норвегии, Филиппин и Великобритании), а также соответствующих правовых документов — соглашений, руководств и судебных дел.

**28. Д. Сеа. Судостроительный контракт: когда дела плохи.**

**Seah, D. (2024). *Shipbuilding contract: when things go south*.**

В данной книге содержатся лаконичные ответы на общие и юридические вопросы относительно договоров на строительство судов, а также избранные судебные дела, показывающие, как английские суды рассматривают споры о постройке судов и смежные вопросы. Она предназначена для тех, кто стремится избежать или минимизировать споры по судостроительным контрактам на основе изучения чужих ошибок и опыта. Ответы из данной книги позволяют приобрести практические навыки для выявления, распределения или уменьшения проблем из судостроительных контрактов до того, как дела станут плохи.

**29. Справочник издательства «Элгар» по праву и практике Международной морской организации.** Под ред. Л.С. Пиньейро и М.К. Мехии-младшего.

Piñeiro, L.C., Mejia, M.Q., Jr. (Eds.). (2024). *The Elgar companion to the law and practice of the International Maritime Organization*. Edward Elgar Publishing.

Эта книга проливает свет на право и практику Международной морской организации (ИМО), которая играет ключевую роль в обеспечении безопасного, защищенного и эффективного судоходства в чистых океанах. В справочнике рассматриваются ключевые этапы истории ИМО и описывается, как организация обновила свои правотворческие полномочия, охватывая все большее число и разнообразие видов морской деятельности. С учетом позиций государств флага, портов, моряков и судовладельцев главы книги сосредоточены на таких актуальных вопросах, как соблюдение норм, их принудительное исполнение и управление океаном. Экспертные изыскания в книге содержат критический анализ усилий ИМО и ограничений, с которыми сталкивается организация в стремлении достигнуть цели ООН по устойчивому развитию, а также исследуют потенциал для построения устойчивого и инклюзивного управления морскими ресурсами. Справочник демонстрирует, как ИМО эволюционировала из формально консультативного межправительственного форума в активную организацию, устанавливающую глобальные стандарты.

**30. Р. Форс, М.Дж. Норрис. Правовое регулирование ответственности за причинение вреда жизни и здоровью на море (изд. за 2024–2025 гг.).**

Force, R., Norris, M.J. (2024). *The law of maritime personal injuries (2024–2025 ed.)*. Clark Boardman Callaghan.

Данная работа охватывает весь спектр правового регулирования ответственности за причинение вреда жизни и здоровью работников морской отрасли и пассажиров прогулочных и круизных судов. В ней подробно описаны правила по работе с исками из причинения вреда личности на море; подробно освещен Закон о компенсации работникам портов и причалов; включены целые разделы о ключевых судебных прецедентах; анализируется растущее число дел из причинения вреда жизни и здоровью пас-

сажиров в связи с небрежностью и проблемами навигации, медицинской помощи, защиты от вреда, небрежности самих пассажиров и др.

**31. Д. Осборн, Ч. Басс, Дж. Чампкинс. Правовое регулирование ипотеки судов (3-е изд.).**

Osborne, D., Buss, Ch., & Champkins, J. (2024). *The law of ship mortgages (3<sup>rd</sup> ed.)*. Informa Law from Routledge.

Данное полностью обновленное и всеобъемлющее 3-е издание работы по ипотеке судов предлагает читателям практичное, коммерчески ориентированное и исчерпывающее руководство по регулированию ипотеки морских судов в английском праве. Авторы, будучи опытными практиками, применяют свой обширный профессиональный опыт к ряду сложных и развивающихся правовых институтов, таких как обязанности залогодержателей, ответственность перед фрахтователями, коллизионные нормы, выход из кризисных ситуаций, реорганизация и трансграничная несостоятельность. В 3-е издание включены новые главы об обеспечении исполнения обязательств до поставки, обеспечении залогом акций, а также на актуальную тему лизинга судов как метода финансирования. Книга написана на фоне и с учетом нарастающих санкционных ограничений, оказывающих влияние на судоходство и финансирование морских судов, а также с учетом продолжающегося регуляторного и отраслевого движения в сторону сокращения вредных выбросов (ИМО 2020 и ИМО 2050).

**32. И. Хаджиянни, К. Пуикли. Правовое регулирование утилизации морских судов: справедливость, экологические принципы и Европейский союз как глобальный лидер.**

Hadjiyianni, I., Pouikli, K. (2024). *The regulatory landscape of ship recycling: justice, environmental principles, and the European Union as a global leader*. Edward Elgar Publishing.

В этой авторитетной работе авторы подробно описывают нормативно-правовую базу утилизации морских судов и исследуют основные международные и европейские регуляторные подходы к экологическим последствиям утилизации. Учитывая международные требования экологической справедливости, авторы критически оценивают взаимосвязь между различными режимами с точки зрения ключевых экологических принципов,

а также роль ЕС как глобального разработчика стандартов утилизации судов. В книге анализируется сложный бизнес по утилизации отслуживших свой срок судов, детально рассматривается практика утилизации судов, исследуется необходимый баланс между защитой окружающей среды, экономическим развитием и социальной справедливостью.

**33. Ю. Со. Спор по Южно-Китайскому морю как международное право и политика: исследование роли права в эпоху изменения баланса сил.**

**Seo, Y. (2024). *The South China Sea dispute as international law and politics: discovering the role of law in times of power shift*. Brill Nijhoff.**

Данная книга погружает читателя в сферы международного права и международных отношений и представляет собой новаторское междисциплинарное исследование правовых решений спора по Южно-Китайскому морю. Юнмин Со исследует сложный вопрос о роли международного права в эпоху перераспределения сил и предлагает уникальные идеи по пересмотру устоявшихся взглядов. В книге органично сочетаются подходы международных отношений и международного права, предлагается тонкое понимание этой глобальной проблемы в Индо-Тихоокеанском регионе, что делает эту работу настоящим «маяком» в этих беспокойных водах.

**34. Э. Текера, Дж. Макканн. Непокорный океан: право и справедливость в мировых океанах, морях и прибрежных зонах.**

**Techera, E., McCann, J. (2024). *The unruly ocean: law and justice in the world's oceans, seas and shorelines*. Routledge.**

Эта книга предназначена для широкой аудитории и знакомит с историей того, как различные общества на протяжении веков стремились контролировать и эксплуатировать океаны, моря и прибрежные зоны в различных географических и культурных контекстах. Исследуется развитие современной международно-правовой системы, включая морское публичное право, регулирование морской экологии и охраны морской среды, рыболовства и защиты подводного культурного наследия. В книге также рассматривается, насколько эффективны эти правовые механизмы в решении множества проблем, с которыми сталкиваются морские

и прибрежные экосистемы: от пиратства и военных конфликтов до разливов нефти и добычи морских ресурсов.

**35. Курс на нулевые выбросы и цифровизация транспортного сектора: право, регулирование и логистика. Под ред. Э.Й. Эфтестель, А. Баска и М. Хумера.**

**Eftestøl, E.J., Bask, A., & Huemer, M. (Eds.). (2024). *Towards a zero-emissions and digitalized transport sector: law, regulation, and logistics*. Edward Elgar Publishing.**

Эта книга объединяет междисциплинарную команду авторов, рассматривающих правовые, логистические проблемы и проблемы цепочек поставок, с которыми сталкивается транспортный сектор в контексте климатических изменений и технологического развития. Особое внимание уделено ЕС, который фокусируется на обеспечении устойчивого развития. В этой новаторской работе анализируется, как регуляторы на европейском и глобальном уровнях способствуют переходу на нулевой уровень вредных выбросов и цифровизации транспортной отрасли, внедряя новые экологически устойчивые источники энергии и альтернативные виды топлива. В итоге в книге ставится вопрос о том, достаточно ли существующих и предлагаемых юридических мер для реализации утвержденной политики и достижения необходимых системных изменений.

**36. Автономные суда и международное право. Под ред. Х. Чжана, Ю. Хуана и Л. Сина.**

**Zhang, H., Huang, Y., & Xing, L. (Eds.). (2024). *Uncrewed vessels and international law*. Brill Nijhoff.**

Политико-ориентированная юриспруденция представляет новейшее исследование правовых проблем, с которыми сталкивается международная нормативная система в связи с расширением использования морских автономных судов. Это первое издание, в котором рассматриваются дискуссии и мнения, отражающие совокупность международных и сравнительных (особенно восточных) взглядов. Авторы из разных юрисдикций подробно рассказывают о правовых последствиях использования беспилотных судов для военных, коммерческих, научных и правоохранительных целей с таких различных сторон, как морское публичное право, международное гуманитарное право,

право вооруженных конфликтов, глобальное регулирование судоходства, защита морской среды, кибербезопасность, право и искусственный интеллект.

**37. Перспективы Конвенции ООН по морскому праву перед лицом новых глобальных морских вызовов. Под ред. Л.А.Т. Нгуена, Х.Д. Ву.**

**Nguyen, L.A.T., Vu, H.D. (Eds.). (2024). *Viability of UNCLOS amid emerging global maritime challenges*. Springer.**

В этой книге оценивается устойчивость и жизнеспособность Конвенции ООН по морскому праву как правовой основы для решения новых глобальных морских вызовов. В первой части конвенция рассматривается как устоявшийся и универсальный правовой инструмент. Далее проводится анализ сильных сторон, ограничений и недостатков положений конвенции в конкретных областях, таких как навигационные права, повышение уровня моря, морские научные исследования и морское биоразнообразие за пределами национальной юрисдикции. Завершающая часть книги посвящена более детальному анализу и предложениям по применению правовых механизмов конвенции для развития сотрудничества и управления морскими вызовами в Южно-Китайском море – регионе, где нормы конвенции часто интер-

претируются и применяются с существенными отклонениями.

**38. Г. Олдос, Л. Нельсон, Д. Чамберс. Несчастные случаи на море (3-е изд.).**

**Aldous, G., Nelson, L., & Chambers, D. (2024). *Work accidents at sea* (3<sup>rd</sup> ed.). Deka Chambers.**

Данная работа представляет собой введение в язык, право, процедуры и практические аспекты исков из несчастных случаев на море. Она знакомит юристов, специализирующихся на несчастных случаях в целом, с тайнами морского мира, особыми правилами и конвенциями, а также процедурами Адмиралтейского суда. В книге описаны правовые рамки для подачи соответствующих исков и типичные подводные камни, которые могут подстеречь при отсутствии опыта. Книга дополнена набором релевантных норм законов с указанием дополнительных источников информации и исследований по конкретным искам. В 3-м издании содержится новая глава об Афинской конвенции; рассматриваются изменения в Правилах гражданского судопроизводства (CPR) в отношении юрисдикции Адмиралтейского суда, а также более детально рассматриваются дела о гражданской ответственности за нарушение статутных обязанностей. Кроме того, были обновлены положения о Правилах торгового мореплавания (MSR) и ссылки на соответствующую судебную практику. ■

*Обзор подготовлен Иваном Кобченко*

## V. REVIEW OF NEW PUBLICATIONS ON MARITIME LAW

### For Q1 2025

**1. Sellars, K. (2025). *A 'Constitution for the Oceans': the long hard road to the UN Convention on the Law of the Sea*. Cambridge University Press.**

The UN Convention on the Law of the Sea, signed in 1982, was the culmination of half a century of legal endeavour. Earlier attempts to create a treaty regime governing the ocean – at League of Nations and United Nations conferences in 1930, 1958 and 1960 – had all failed to settle the breadth of the territorial sea, and in two cases failed to settle anything at all. During the negotiations, legal concepts were formulated and reformulated: straight baselines inspired archipelagic baselines; fishing conservation zones became exclusive economic zones; innocent passage through straits metamorphosed into transit passage through straits; and the seabed common heritage was replaced by the parallel system of seabed exploitation. Many of the issues that animated the delegates during the negotiations – ocean pollution, over-fishing, naval mobility, continental shelf claims and the impact of seabed mining – continue to exercise policymakers and lawyers to this day.

**2. Kimbell, J. A. KC (2025). *Admiralty jurisdiction and practice* (6<sup>th</sup> ed.). Informa Law from Routledge.**

This book is the definitive work on litigation in the Admiralty Court. It provides unrivalled commentary and analysis of admiralty law as well as the jurisdiction and procedure of the Admiralty Court. Now in its sixth edition, it is firmly established as the leading reference guide for today's maritime practitioner. It deals with several topics not covered elsewhere, including the impact of insolvency, the interplay between jurisdiction and practice, the range of applicable limitation periods, the role of international conventions, and how collision claims should be litigated. This edition has been fully updated to include new case law and important changes in practice and procedure since 2017. It

covers the implications of Brexit as well as changes to CPR Part 61 and its accompanying Practice Direction in particular in relation to limitation claims and the new rules for pleading collision claims.

**3. Brazovskaya, Y. (2025). *Arctic shipping*. Morkniga.**

This book is based on a course of lectures on the discipline "Legal support of Arctic shipping". The author has conducted an exhaustive analysis of the legal regulation of Arctic shipping, the legal basis of cooperation between states on the commercial use of high latitude maritime zones and ensuring environmental safety of commercial shipping in the Arctic. The book investigates the peculiarities of legal regulation of cargo carriage under the law of the Russian Federation's neighbours in the Arctic region. The book is aimed at giving a clear understanding of the nature of the modern regulation of Arctic shipping, which is currently of extreme importance.

**4. Pejović, Č. (2025). *International maritime law and practice: comparative law in context*. Informa Law from Routledge.**

This book provides a different perspective on the ever-popular topic of maritime law, emphasising historical and comparative aspects. It provides the reader with a broader view of how maritime law has developed throughout history and operates within various legal systems. Each chapter starts with historical development, meticulously explaining the development of various maritime law concepts to enable a higher level of understanding in the contemporary context. The text adopts a comprehensive comparative approach that has two segments. One segment is related to the coverage of several major maritime jurisdictions. Focusing mainly on English law, it also provides selected legislation and essential case law information from several other jurisdictions (US, France, Germany, Italy, Japan, China, etc.), many of

which are not easily accessible in English. The other relates to the comparison between common law and civil law on a general level.

**5. Beadnall, S., Simpson, J., & Lemanski, M. (2025). *LNG offshore production and regasification: legal and commercial risk management*. Informa Law from Routledge.**

This is the first book to focus on the law and practice relating to the production and delivery of liquefied natural gas (LNG) using offshore floating facilities. This segment of the offshore oil and gas industry has been growing over recent years and has now assumed special importance in the wake of interruption to international gas supplies, with a number of countries turning to importing LNG through floating offshore regasification units in order to protect their energy security. The reader will gain a thorough understanding of the operational risks as far as these are relevant to contractual obligations and potential liabilities.

**6. Dyble, J. (2025). *Managing maritime risk in early modern Europe: general average in law and practice in seventeenth-century Tuscany*. Boydell Press.**

Commercial seafaring, both dangerous and with large amounts of capital at stake, was the source of the risk-management institutions that still undergird the global economy today. A key institution of early modern risk management was General Average, a procedure used to redistribute extraordinary costs arising from a maritime venture between all financially interested parties. For example, should one merchant's cargo be jettisoned to lighten a ship in a storm, the loss would be shared pro rata by the shipper and all the cargo-owners. A risk-sharing practice, different from the risk-shifting of marine insurance which became established relatively late, General Average is still in widespread use. This book explores how General Average worked.

**7. Ringbom, H., Chircop, A. (Eds.). (2025). *The International Convention for the Prevention of Pollution from Ships: a commentary*. Edward Elgar Publishing.**

This Commentary presents an in-depth exploration of what is widely regarded as the most important International Maritime Organization (IMO) convention on vessel source pollution. Leading international experts provide an authoritative analysis of the International Convention for the

Prevention of Pollution from Ships 1973/78 and its subsidiary instruments, collectively known as MARPOL. It examines the MARPOL system in detail including its annexes and regulations; investigates the history, purposes, rationale and regulatory approach of MARPOL; identifies legal and regulatory issues as well as the challenges of implementation and enforcement; emphasizes the vital role that MARPOL has played in the protection of the marine environment from all forms of shipping.

**8. Liu, N., Scott, S. V. (Eds.). (2025). *The law of the sea and the planetary crisis*. Routledge.**

This book examines the challenge of negotiating and implementing new legal regimes addressing contemporary ocean challenges in the context of uncertain planetary futures. The book covers the themes of climate change, biodiversity loss, and pollution. Contributors examine a range of emerging, understudied issues, including the legal regulation of ocean acidification, the development of the mining code by the International Seabed Authority, the implementation of the 2023 Biodiversity Beyond National Jurisdiction (BBNJ) Agreement, and compliance mechanisms developed by the International Maritime Organization. Other chapters look at energy transition, green technology, and marine pollution from shipping.

**9. Oanta, G. A. (Ed.). (2025). *The presence of international organizations in the evolution of the international law of the sea: thirty years since the entry into force of UNCLOS*. Brill Nijhoff.**

2024 marks thirty years since the entry into force of the United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS). The process of adoption of UNCLOS and its influence on the development of the law of the sea are a good illustration of the important role that international organizations have played in contemporary international law of the sea, as they are the main producers of international norms. This book focuses on the role of the international (universal, regional, and subregional) organizations in the implementation of the provisions of UNCLOS and on how their legal orders have been veritable laboratories in which to test the scope of the provisions or rules of UNCLOS.

**10. Kamiński, T., Karski, K. (Eds.). (2025). *40 years of the United Nations Convention on the Law of the Sea: assessment and prospects*. Routledge.**

This book discusses contemporary challenges within the law of the sea, a domain of international law extensively codified in United Nations Convention on the Law of the Sea. Given the considerable time elapsed since the convention's adoption and nearly three decades of its implementation, the book analyses the interplay and influence of its provisions on international customary law, as well as to identify issues arising from its application. The book explores and discusses crucial aspects

of the law of the sea, addressing challenges and future perspectives related to UNCLOS provisions, such as the delimitation of maritime areas, maritime security, safety, environmental protection, and the implications of advancing technologies, particularly in the realm of unmanned vessels. Additionally, the book delves into recent maritime legal challenges arising from the conflict in Ukraine and the global impact of the COVID-19 pandemic. ■

*The review was prepared by Ivan Kobchenko*

## For 2024

### **1. Tettenborn, A., Rose, F. (2024). *Admiralty claims* (2<sup>nd</sup> ed.). Sweet & Maxwell.**

The book presents a comprehensive single-volume treatment of admiralty claims aimed particularly at practitioners. The second edition includes the following updates: the chapter on the jurisdiction of the English courts has been greatly shortened and simplified, including coverage of anti-suit relief, now that the UK will not be ratifying the Lugano Convention and has given effect to the Hague Convention on Choice of Court Agreements 2005; other Brexit-related developments have included streamlining the chapter on insolvency in the light of the falling away of the EU Insolvency Regulation and the resulting universal application of the Model Law on transborder insolvency; changes to the CPR to reintroduce a limited right to start at least some proceedings within the admiralty jurisdiction in the County Court.

### **2. Arda, A. (2023). *Arbitration clauses and third parties*. Informa Law from Routledge.**

This is the first book to focus on the legal question of the incorporation of arbitration clauses, even though this issue constitutes a common problem that arises frequently in practice. This book compares different branches of law, namely shipping, reinsurance, and construction, where the legal notion of incorporation is often implemented. It evaluates how the differences and peculiarities of the said branches of law impact the outcome of the incorporation of arbitration clauses and therefore why a 'one size fits all' approach should be avoided. The book provides both an in-depth legal analysis of the incorporation of arbitration clauses as well

as the legal position of the third parties regarding arbitration agreements and a detailed evaluation of the relevant case law.

### **3. Magklasi, E. (2024). *Arbitration clauses in maritime contracts*. Routledge.**

Arbitration clauses are sacrosanct in maritime contracts. Standard forms of charterparties and bills of lading reflect a desire to trade over the trusted dispute resolution choice of arbitration. However, when incorporating arbitration clauses, disputes and interpretational complexities continue to arise evidencing that the law is not settled yet. This book introduces a holistic evaluation of the commercial reasons and the legal principles that permeate the incorporation of arbitration clauses in modern maritime contracts, contrasting arbitration with exclusive jurisdiction clauses, where appropriate.

### **4. Chircop, A., Goerlandt, F., Pelot R., & Aporta, C. (Eds.). (2024) *Area-based management of shipping: Canadian and comparative perspectives*. Springer.**

This book fills a gap in the literature on shipping in a number of cross-cutting fields (including marine transportation law and policy, law of the sea, indigenous rights, marine environmental management, and risk and safety studies). Moreover, the book includes a focus on the consideration of Indigenous rights in shipping, a topic of emerging importance. Area-based management in the governance of shipping has become a useful and effective approach to promote maritime safety, maritime security, and pollution prevention and to mitigate the adverse impacts of shipping on the marine environment and coastal commu-

nities. It is based on the results of a research project and a major workshop convened at Dalhousie University in Canada.

**5. Templeman, M., Blanchard, C., Hopkins, Ph., Hart, N., Walsh, D. & Morton, H. (2024). *Arnould: law of marine insurance and average* (21<sup>st</sup> ed.). Sweet & Maxwell.**

This book explains the form, contents and construction of marine insurance policies, and the procedures and evidence required in bringing a case. It provides an in-depth commentary and analysis of the principles, law and practice of marine insurance; offers a first port of call for guidance and insight on the principles of marine insurance and their application in cases; discusses legislation and market clauses; provides a detailed examination of the matters which affect validity of cover; analyses the coverage of marine policies, the measure of indemnity and the rights and duties of the parties.

**6. Leucci, P., Vianello, I. (Eds.). (2024). *ASCOMARE yearbook on the law of the sea, 2023. Volume 3: maritime security, new technology and ethics*. Luglio Editore.**

The 'Associazione di Consulenza in Diritto del Mare' (ASCOMARE) presents the third volume of its Yearbook series on the Law of the Sea (YLoS), featuring contributions from international academics and practitioners. This volume focuses on the regulatory, legal, and ethical implications of using new technology in maritime security, emphasizing the need to ensure intra-generational equity and proportionality (North-South) in developing new regulatory mechanisms for access and benefit-sharing of resources and technology.

**7. Mills, S., Richards, D. (2024). *Bills of lading: a guide to good practice* (4<sup>th</sup> ed.). NorthStandard.**

This guide to Bills of Lading looks at the problems and practical issues common to their everyday use. It explains how to avoid disputes and challenges arising from improper usage and contains both practical guidance and theory selection that shows the legal foundations of the advice given. The text also includes copies of relevant international conventions, an annotated copy of the BIMCO Congenbill and the latest set of recommended standard letters. The fourth edition has been updated to reflect the useful confirmation from the courts in The Elin that deck cargo clauses can be effective to allow a carrier to contract out of liability for carriage of deck cargo.

**8. Girvin, S., Ulfbeck, V. (Eds.). (2024). *Carbon-free shipping and shipping carbon: contracts in context*. Bloomsbury Publishing.**

This book explores the private law implementation of the new international and EU regulatory framework targeting decarbonisation in the shipping industry. Compared with other sectors, the shipping industry has traditionally been labelled a 'slow mover' concerning the sustainability agenda. However, new regulatory measures on carbon reduction both internationally and in the EU require fundamentally new developments in the industry. This book focuses on the goal of carbon reduction from a private law perspective and considers how the new regulatory framework can be implemented in the shipping industry. The book is intended to pave the way for understanding how core shipping contracts can work in this new context and the extent to which the new types of clauses will profoundly transform contracts.

**9. Soyer, B. (Ed.). (2024). *Commercial disputes: resolution and jurisdiction*. Informa Law from Routledge.**

Remedies are vital in commercial litigation. Additionally, in commercial law, parties are usually free to choose the forum and law that will govern their disputes. This book aims to shine the spotlight on these issues and look to several new trends and developments emerging on procedural matters relating to dispute resolution. The discussions range freely over national, international, and EU legal dimensions, and the book also comes at an opportune time, with the post-Brexit jurisdiction landscape becoming more definable. This edited volume presents contributions from highly expert and experienced academics and practitioners, collectively examining a broad range of areas relating to the complex and time-consuming issues of resolution and jurisdiction of commercial disputes.

**10. Ho, J.D. (2024). *Environmental damage caused by marine litter: international regulation and responsibility*. Edward Elgar Publishing.**

This book provides a timely analysis of the limitations of existing international legal frameworks for solving the problem of marine litter. The author expertly examines international law principles related to allocating responsibility for marine litter and proposes a plan to combat the issue effectively. He asserts that a significant hurdle towards managing the issue of marine litter is that of defining

responsibility. The book highlights the complexity of attributing responsibility for marine litter due to its mobile and transboundary nature, emphasising the importance of international cooperation.

**11. Friedman, Sh. (2024). *Global governance and the international law of the sea: the evolution and practice of the continental shelf regime*. Routledge.**

This book conducts an examination of the international legal regime of the continental shelf through the lens of international relations (IR), with a primary focus on global governance theory. Presenting a new perspective within the field of IR and international law, the book offers new insights into the rules, principles, practices, and actors that establish and govern social interactions and the management of common affairs at the transnational level. The book conducts an in-depth examination of three significant issues: (i) the demarcation and delimitation of the continental shelf, (ii) the rights and obligations of coastal States in the continental shelf, and (iii) procedural matters related to the continental shelf and international maritime adjudication.

**12. Rebelo, P. (2024). *Green shipping contracts: a contract governance approach to achieving decarbonisation in the shipping sector*. Bloomsbury Publishing.**

This book applies a contract-governance theory to the implementation of decarbonisation objectives in the international maritime sector. In doing so, it provides an overview of how the network of contractual relationships that characterize commercial shipping can become effective sites of collaboration between shipping actors to improve upon energy efficiency and CO<sub>2</sub> reduction. To achieve this aim, the book investigates and develops a set of contractual tools that can enable private actors to strengthen their commitments to net-zero targets (whether state-mandated or voluntary) and develop cooperative norms to guide decision-making and contractual interpretation.

**13. Enyew, E.L. (2024). *Indigenous peoples, marine space and resources, and international law: the interaction between international human rights law and the law of the sea*. Routledge.**

This book addresses the rights of indigenous peoples to marine space and associated marine resources under international law. Examining the

rights of indigenous peoples relating to marine space and marine resources both in international human rights law and the law of the sea, the book provides an in-depth critical analysis of the existing legal framework, whilst identifying the gaps, and possible further mechanisms, for recognizing the rights of indigenous peoples to marine space. In response, and in a context where indigenous marine rights are under increasing threat, the book develops an important critical theoretical and methodological approach which moves beyond the current doctrinal focus of much existing work in this area.

**14. Pereira, E.G., Pappa, M., & Olawuyi, D.S. (Eds.). (2024). *International approaches to hydrocarbon development in disputed zones: Unitization and Unit Operating Agreements*. Routledge.**

This book analyses the legal obstacles associated with the advancement of unitization processes and procedures at an international level. Using case studies in international (cross-border) unitization and joint development agreements, the book uses regional examples from the Americas, Europe, Africa and the Middle East. It also touches upon case studies related to ongoing disputes from the South China Sea, Mediterranean Sea and Gulf of Guinea. Focusing on best practices which have influenced the development of the unitization concept, the book looks at the formulation of different models and agreements, and their potential impact on unexplored hydrocarbon resources, particularly in cases where unitization is necessary.

**15. Kunoy, B., Heidar, T., & Yiallourides, C. (Eds.). (2024). *International fisheries law: persistent and emerging challenges*. Routledge.**

Offering a practical exploration of persistent and new challenges relating to contemporary international fisheries law, this book examines emerging and unresolved issues in international fisheries law. Covering a wide range of international legal aspects related to fisheries governance, it offers practical perspectives that go beyond the existing debates in this field. An expert team of contributors offers a comprehensive study of current challenges in fisheries governance, institutional law frameworks, procedural aspects and trade and enforcement issues.

**16. Constable, A., Garrett, L. (2024). *Keating on offshore construction and marine engineering contracts* (3<sup>rd</sup> ed.). Sweet & Maxwell.**

This book provides in-depth guidance on the agreements involved in the construction of ships, rigs and other offshore vessels and structures. It will equip marine construction lawyers with a one-stop reference on all aspects of the modern shipbuilding and offshore engineering contracts and for dealing effectively with the problems that may arise. Key features of the work include: examines the main standard form agreements used in marine construction, including the SAJ, BIMCO, the Norwegian 2000, AWES as well as LOGIC and FIDIC; looks at the documents required for creation of a marine construction contract e.g. specifications, drawings, programmes of work; discusses the general rules of formation and construction of offshore construction contracts, including commonly found implied terms and limitation clauses.

**17. Ford, J.D. (2024). *Local customs and common laws: essays on the law governing maritime commerce in sixteenth-century Scotland*. Brill.**

Lawyers in Scotland in the later sixteenth century took a disproportionate interest in the law governing maritime commerce. Some essays in this collection consider their handling of the subject in treatises they wrote. Other essays, however, show that disputes relating to maritime trade were handled in a different way in the courts of the towns at which ships arrived. Further essays examine the relationship between these contrasting perspectives. Although the essays focus on the law governing maritime commerce in Scotland, they also contribute to a wider debate about the nature of maritime law in early-modern Europe.

**18. Radovich, V.S. (2024). *Marine exploration and exploitation of hydrocarbons — an environmental and legal perspective*. Palgrave Macmillan.**

This book analyzes the environmental regulation of upstream marine exploration and exploitation of hydrocarbons, at the international, regional MERCOSUR and Argentine national level. It uses the concept of normative integration as a methodological approach, critically assessing the interaction between the law of the sea, maritime law, environmental law and human rights law in the field of study. The book analyses the legal framework in a timeline, giving context to the evolution of the different branches of international law with sparkles of history. In this sense, the book also anal-

yses international conventions' bills on the subject that have not entered into force. The manuscript focuses on the reports from two marine pollution events (Deepwater Horizon and Montara oil spills) to analyse the lessons learnt and the normative and institutional framework needed to ensure environmental safety in the marine exploration and exploitation of hydrocarbons.

**19. Chae, Chong-Ju, Baumler, R. (Eds.). (2024). *Maritime Autonomous Surface Ships (MASS) — regulation, technology, and policy*. Springer.**

This book covers MASS regulation, technology, and policy. MASS development began with the realization of the 4<sup>th</sup> industrial revolution technologies such as big data, AI, IoT, and communication, which were also linked to technological development in the maritime field. However, it is still unclear how MASS will operate. This book is divided into three parts: MASS regulation, technology, and policy, and explains each part in detail.

**20. Klein, N., Guilfoyle, D., Karim, Md S., McLaughlin, R. (Eds.). (2024). *Maritime autonomous vehicles and international law: maritime security perspectives*. Routledge.**

Maritime autonomous vehicles (MAVs) have the potential to radically alter all uses of maritime space, with technology progressing faster than the law. This book explores the current international legal framework and the options available to regulate maritime security in the face of emerging technologies. MAVs are starting to play a role not only in policing and military security but also for the perpetration of maritime crimes. Through discussing the existing international legal framework for combating maritime security threats, the book will consider the use of MAVs by states for various security purposes and the potential dangers of MAVs in the hands of non-state actors.

**21. Black, A. (2024). *Maritime law answer book (2024 edition)*. Practising Law Institute.**

This 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.

**22. Kołacz, M.K. (2024). *Multiparty and linked contracts, transport logistics and the uniform transport law: legal solutions for co-operation in cargo bundling*. Informa Law from Routledge.**

This book introduces legal aspects of business networks in logistics with the example of shippers' co-operation in cargo bundling, which is the practice of manufacturing and distributing companies (shippers) consolidating cargo before the engagement of a carrier. Shippers agree to co-operate and to detect cargo matching opportunities before shipment. As a result, shippers can organize joint transportation, yielding significant efficiency gains in both logistics and sustainability terms. However, the current legal framework is not adapted to co-operation in cargo-bundling. This book not only clarifies the operation of laws (with the special focus on international uniform transport laws) but also provides legal solutions facilitating legal certainty in co-operation.

**23. Kimball, J.D., Martowski, D.W. (Eds.). (2024). *Navigating maritime arbitration: the experts speak* (2<sup>nd</sup> ed.). Juris Publishing.**

The book continues to provide the most up-to-date and comprehensive guidance on the law and practice of maritime arbitration in the United States. It brings together a collection of essays concerning virtually all aspects of maritime arbitration which will be of assistance to those who are engaged in the process. In this completely revised and updated second edition, the scope of the work was expanded to include maritime salvage cases which are arbitrated not only in New York, but also in Miami. A range of new chapters were added that readers will find to be useful regarding sanctions, sealed offers, and recreational boat salvage practices.

**24. Christie, D.R., Telesetsky, A. (2024). *Ocean and coastal management law in a nutshell* (6<sup>th</sup> ed.). West Academic Publishing.**

Seventy-one percent of the planet Earth is ocean. With increased efforts in fishing, energy extraction, energy generation, shipping, and proposed mining activity, ocean and coastal areas are under increasing pressure from even more intensive use and development. This book, now in its 6<sup>th</sup> edition, provides short summaries of state, U.S. national, and international law and policy relevant to practitioners and academics interested in the field of ocean and coastal law. The most recent edition, updating legal developments from previous editions, also offers new material on the recent biodiversity beyond national jurisdiction treaty, marine renewable energy (green hydrogen and offshore wind), current beach access controversies, coastline adaptation to sea-level rise, climate change policies for ocean protection, and cultural heritage law.

**25. Suri, M. (2024). *Performance disputes in shipping: a collection of case notes from India*. Walnut Academia.**

This book offers a unique and insightful exploration into the niche domain of maritime law. Often referred to as the "law of ships and cargo", maritime law is a specialized area that governs the complexities of shipping, cargo disputes, and contractual obligations. This book aims to demystify these concepts, making them accessible to students, legal practitioners, and anyone intrigued by the nuances of international trade and transportation law. At its core, the book is a comprehensive collection of case notes centered on performance disputes in shipping that were adjudicated in Indian courts. These disputes, often involving ships, cargo, or associated documentation, provide a vivid narrative of the multifaceted challenges inherent in maritime operations. By delving into these real-world cases, the book offers readers not just a theoretical understanding of maritime law but also practical insights into how these disputes unfold in courtrooms.

**26. Foxtan, D., Bennett, H., Berry, S., Smith, C. & Walsh, D. (2024). *Scrutton on charterparties and bills of lading* (25<sup>th</sup> ed.). Sweet & Maxwell.**

First published in 1886, Scrutton has provided a first port of call for research when drafting contracts or dealing with disputes for generations. The book is the leading analysis of general principles

in the fields of time charters, voyage charters and demise charters. It covers charterparties role as a key form of commercial contract, from the initial construction of the contract, through the rights and liabilities it confers, terms of agency and performance. Included in the 25<sup>th</sup> edition are the following updates: new section added to Chapter 1 covering the Electronic Trade Documents Act 2023; updated coverage of recent Supreme Court decisions concerning the law of economic duress in *Times Travel UK Limited v Pakistan International Airlines Corp* [2021] UKSC 40, and the statement of the law of illegality as it relates to contracts in *Stoffel & Co v Grondona* [2020] UKSC 42.

**27. Lielbarde, S. (2024). *Seafarers' security measures under the MLC 2006*. Springer.**

The book is intended to be about the Maritime Labour Convention 2006 (MLC 2006), about seafarers' security measures available before MLC 2006 and after its adoption. The following security measures will be addressed in the book: mandatory financial security established by the MLC 2006, flag State responsibility, labour supplying responsibility, port State control, and a ship arrest. The responsibility of the shipowner in respect of the seafarers engaged in work on his ship will be discussed in analysis of nowadays seafarers' recruitment process and a legal structure of shipping companies. Content will include the analysis of international (UNCLOS, ILO and IMO conventions, UNCCRO's, and Vienna Convention on Consular Relations 1963) and national law (Denmark, Estonia, Finland, Germany, Latvia, Norway, the Philippines, and the UK), and relevant legal documents – agreements, guidelines, and court cases.

**28. Seah, D. (2024). *Shipbuilding contract: when things go south*.**

This book comprises concise answers to general and legal issues in shipbuilding contracts, as well as selected cases on how the English courts decide shipbuilding disputes and associated matters. It is designed for those who seek to avoid or minimize shipbuilding contract disputes, by learning from the mistakes and experiences of others. By reading the answers in this book, readers can develop a real-world approach to identify, allocate or diminish shipbuilding contract issues before things go south.

**29. Piñeiro, L.C., Mejia, M.Q., Jr. (Eds.). (2024). *The Elgar companion to the law and practice of***

***the International Maritime Organization*. Edward Elgar Publishing.**

This book sheds light on the law and practice of the International Maritime Organization (IMO), which plays a key role in securing safe, secure, and efficient shipping on clean oceans. Considering core elements of IMO history, this insightful Companion delineates how the Organization has revitalized its law-making powers, encompassing an increasing number and range of maritime-related activities. Taking into account the perspectives of flag, port, seafaring, and ship-owning states, the chapters focus on areas of increasing concern such as compliance and enforcement, and ocean governance. Expert contributors critically examine the efforts made and limitations encountered by the IMO in contributing towards achieving the United Nations Sustainable Development Goals, exploring the potential for building a sustainable and inclusive maritime governance. Ultimately, this Companion showcases how the IMO evolved from an ostensibly consultative inter-governmental forum into an active global standards-setting organization.

**30. Force, R., Norris, M.J. (2024). *The law of maritime personal injuries (2024–2025 ed.)*. Clark Boardman Callaghan.**

This book covers the spectrum of personal injury law as it applies to maritime employees, recreational boaters, and cruise ship passengers. It details the proper rules to follow when handling a maritime personal injury lawsuit and contains thorough coverage of the Longshore and Harbor Workers' Compensation Act; includes entire sections devoted to particular landmark decisions; analyzes the increasing number of passenger personal injury cases regarding negligence, navigation, medical attention, protection from harm, passenger negligence, and more.

**31. Osborne, D., Buss, Ch., & Champkins, J. (2024). *The law of ship mortgages (3<sup>rd</sup> ed.)*. Informa Law from Routledge.**

This fully updated and comprehensive 3<sup>rd</sup> edition of this book provides readers with a practical, commercially based and definitive guide to the English law of ship mortgages. The authors, being seasoned practitioners, bring their extensive experience to bear on a number of difficult and developing areas of the law, such as: mortgagees' duties, liability to charterers, the conflict of laws, work-outs, restructurings and cross-border insol-

veny. The 3<sup>rd</sup> edition includes new chapters on pre-delivery security, security over shares and on the increasingly important topic of ship leasing as a method of finance. It is written against the background of, and has regard to, ever-increasing sanctions affecting shipping and ship finance as well as the continued regulatory and industry-driven push towards reduction of emissions (IMO 2020 and IMO 2050).

**32. Hadjiyianni, I., Pouikli, K. (2024). *The regulatory landscape of ship recycling: justice, environmental principles, and the European Union as a global leader*. Edward Elgar Publishing.**

In this authoritative book, the authors incisively map out the regulatory landscape of ship recycling, exploring the main international and European regulatory approaches that govern its environmental impacts. In light of the transnational demands of environmental justice, they critically assess the interaction between multiple regimes from the perspective of key environmental principles and the role of the EU as a global standard setter for shipbreaking. Analyzing the complex business of dismantling end-of-life ships, the book takes a deeper look at the practice of shipbreaking and examines the appropriate balance between environmental protection, economic development and social justice.

**33. Seo, Y. (2024). *The South China Sea dispute as international law and politics: discovering the role of law in times of power shift*. Brill Nijhoff.**

Digging deep into the fields of international law (IL) and international relations (IR) theory, this book offers a groundbreaking interdisciplinary exploration of legal solutions to the South China Sea dispute. Youngmin Seo navigates the complex terrain of the role of international law in times of power redistribution, presenting unique insights that redefine perspectives. Seamlessly blending IR and IL perspectives and providing a nuanced understanding of this global issue in the Indo-Pacific, this work is a beacon in turbulent waters.

**34. Techera, E., McCann, J. (2024). *The unruly ocean: law and justice in the world's oceans, seas and shorelines*. Routledge.**

This book introduces non-specialist readers to the history of how human societies have sought to control, use and exploit our oceans, seas and shorelines over time in different geographical and cultural contexts. It examines the development of

the modern international legal regime — the law of the sea, maritime law, marine environmental and pollution law, fisheries regulation, and underwater cultural heritage law — and considers how effective these laws have been in addressing the many challenges facing marine and coastal environments ranging from piracy and war to oil spills and the extraction of marine resources.

**35. Eftestøl, E.J., Bask, A., & Huemer, M. (Eds.). (2024). *Towards a zero-emissions and digitalized transport sector: law, regulation, and logistics*. Edward Elgar Publishing.**

Bringing together an interdisciplinary team of contributors, this book tackles the legal, logistical and supply chain challenges facing the transport sector in the context of climate change and technological development. In particular, it focuses on the European Union, which has placed a strong emphasis on ensuring future sustainability. This innovative book analyzes how regulators at the European and global level are working to facilitate a shift towards a zero-emissions, digitalized transport industry, incorporating new environmentally sustainable energy sources and fuel alternatives. Ultimately, the book questions whether existing and proposed legal frameworks are sufficient for implementing the approved policies and achieving necessary systemic change.

**36. Zhang, H., Huang, Y., & Xing, L. (Eds.). (2024). *Uncrewed vessels and international law*. Brill Nijhoff.**

This policy-oriented jurisprudence presents the latest research findings on legal challenges faced by the international regulatory framework, as posed by the increasing deployment of uncrewed vessels at sea. It is the first publication that offers discussions and opinions reflecting a combined international and comparative (especially, eastern) perspective. The contributors from multiple jurisdictions elaborate on legal implications of the use of uncrewed vessels for military, commercial, scientific-research, and law-enforcement purposes from such diverse angles as the law of the sea, international humanitarian law, the law of war, global shipping regulation, marine environment protection, cybersecurity, and artificial intelligence and law.

**37. Nguyen, L.A.T., Vu, H.D. (Eds.). (2024). *Viability of UNCLOS amid emerging global maritime challenges*. Springer.**

This open access book assesses UNCLOS' resilience and vitality as a legal framework for addressing emerging global maritime challenges. In the first part of the book, UNCLOS as a general well-established legal framework is reviewed. In the part that follows, an analysis of the positive points, limitations, and shortcomings of UNCLOS provisions in specific areas such as navigation rights, sea level rise, marine scientific research, and BBNJ is provided. The book goes on to a more individualized analysis and offers suggestions regarding the application of legal frameworks in UNCLOS to promote cooperation and manage maritime challenges in the South China Sea, an area where UNCLOS is often interpreted and applied with considerable variation.

**38. Aldous, G., Nelson, L., & Chambers, D. (2024). *Work accidents at sea* (3<sup>rd</sup> ed.). Deka Chambers.**

This book provides an introduction to the language, law, procedure and practicalities of claims relating to work accidents at sea. It guides personal injury lawyers through the mysteries of the nautical world, the particular regulations and conventions that apply and the procedures of the Admiralty Court. The work identifies the framework within which these claims are brought, and the common pitfalls that befall the unwary. It is complemented by a full set of the relevant statutory provisions, with identification of further sources of information and research for particular claims. This third edition contains a new chapter on the Athens Convention; addresses changes to the CPR in relation to the jurisdiction of the Admiralty Court and considers in more detail case law on civil liability for breach of statutory duty. It also updates the provisions under the Merchant Shipping Regulations and references to related case law. ■

*The review was prepared by Ivan Kobchenko*





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](http://rumla.org).

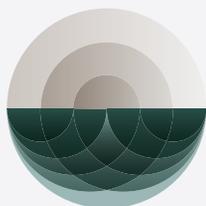
\*\* Оплата взноса осуществляется путем банковского перевода по следующим реквизитам: получатель – Ассоциация по содействию в развитии международного публичного и международного частного морского права, ИНН/КПП 7842161386/784201001, банк-получатель – АО «Тинькофф Банк», к/с 30101810145250000974, р/с 4070381080000708662, 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](http://rumla.org) о членах Ассоциации в соответствии с Политикой обработки персональных данных (размещена на сайте [rumla.org](http://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](http://www.RUMLA.org)

ISSN 2782-6872



9 772782 687007 >