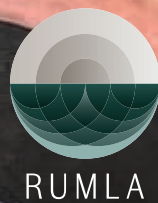


АССОЦИАЦИЯ  
МОРСКОГО  
ПРАВА



# МОРСКОЕ ПРАВО

ВЫПУСК 2023

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 18.12.2020,  
свидетельство о регистрации: № 77-79642.

Языки: русский и английский.

Периодичность: 4 раза в год.

Учредитель и издатель –  
«Ассоциация морского права».

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

<https://rumla.org>

E-mail: [rumla@rumla.org](mailto:rumla@rumla.org)

Тел.: +7 (812) 401 48 10

Подписано в печать 31.12.2023.

Формат 60x90/8. Тираж 500 экз.

© «Морское право», 2023

## 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 on the 18<sup>th</sup> of December, 2020. Registration certificate: № 77-79642.

Languages: Russian, English.

Publication Frequency: Quarterly.

Founder and Publisher –  
Russian Maritime Law Association.

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

<https://rumla.org>

E-mail: [rumla@rumla.org](mailto:rumla@rumla.org)

Tel.: +7 (812) 401 48 10

Signed for print 31.12.2023.

Format 60x90/8. Circulation 500 copies.

© "Maritime Law Journal", 2023

# Содержание

---

<b>Вступительное слово</b> .....	5
<b>I. НОВОСТИ</b>	
Конференция ММК в Монреале .....	7
<b>II. ОБЗОР СУДЕБНОЙ ПРАКТИКИ РОССИИ</b>	
Статистика и обзор некоторых дел за 2023 г. ....	22
<b>III. ОБЗОР ОТДЕЛЬНЫХ ИНОСТРАННЫХ ДЕЛ</b>	
• <i>The Kmax Pro</i> [2023] SGHCR 21 .....	41
• <i>Quadra v. XL Insurance</i> [2023] EWCA Civ 432 .....	42
• <i>Star Axe v. Royal Alliance</i> [2023] EWHC 2784 (Comm) .....	43
• <i>Kuvera Resources Pte. Ltd. v. JPMorgan Chase Bank NA</i> [2023] SGCA 28 .....	43
• <i>Deutsche Bank AG v. Ruschemalliance LLC</i> [2023] EWCA Civ 1144 .....	45
• <i>Chubb Insurance Singapore Ltd. v. Sizer Metals Pte. Ltd.</i> [2023] SGHC(A) 17 .....	45
• <i>AMS Ameropa Marketing Sales AG and Another v. Ocean Unity Navigation Inc.</i> (KBD (Comm Ct)) [2023] EWHC 3264 (Comm) .....	47
• <i>Angsley Investments Ltd. v. Jupiter Denizcilik Tasimacilik Mumessillik</i> <i>San Ve Ticaret Ltd. Sirketi and Others</i> (The Lima I and The Lima II) – Bombay High Court (Justice Shriram and Justice Patil), 8 March 2023.....	49
• <i>Seatrium New Energy Ltd. (formerly known as Keppel FELS Ltd.) v. HJ Shipbuilding</i> <i>&amp; Construction Co. Ltd. (formerly known as Hanjin Heavy Industries</i> <i>and Construction Co. Ltd.)</i> [2023] .....	51
<b>IV. ОБЗОР НОВИНОК ЛИТЕРАТУРЫ ПО МОРСКОМУ ПРАВУ</b> .....	65

# Contents

---

<b>Preface</b> .....	7
<b>I. NEWS</b>	
CMI Conference in Montreal.....	15
<b>II. REVIEW OF RUSSIAN CASE LAW</b>	
Statistics and Overview of selected cases .....	32
<b>III. REVIEW OF SELECTED FOREIGN CASES</b>	
• <i>The Kmax Pro</i> [2023] SGHCR 21 .....	53
• <i>Quadra v. XL Insurance</i> [2023] EWCA Civ 432 .....	54
• <i>Star Axe v. Royal Alliance</i> [2023] EWHC 2784 (Comm) .....	54
• <i>Kuvera Resources Pte. Ltd. v. JPMorgan Chase Bank NA</i> [2023] SGCA 28 .....	55
• <i>Deutsche Bank AG v. Ruschemalliance LLC</i> [2023] EWCA Civ 1144 .....	56
• <i>Chubb Insurance Singapore Ltd. v. Sizer Metals Pte. Ltd.</i> [2023] SGHC(A) 17 .....	57
• <i>AMS Ameropa Marketing Sales AG and Another v. Ocean Unity Navigation Inc.</i> <i>(KBD (Comm Ct))</i> [2023] EWHC 3264 (Comm) .....	58
• <i>Angsley Investments Ltd. v. Jupiter Denizcilik Tasimacilik Mumessillik</i> <i>San Ve Ticaret Ltd. Sirketi and Others (The Lima I and The Lima II) –</i> <i>Bombay High Court (Justice Shriram and Justice Patil), 8 March 2023</i> .....	61
• <i>Seatrium New Energy Ltd. (formerly known as Keppel FELS Ltd.) v. HJ Shipbuilding</i> <i>&amp; Construction Co. Ltd. (formerly known as Hanjin Heavy Industries</i> <i>and Construction Co. Ltd.)</i> [2023] .....	62
<b>IV. REVIEW OF NEW PUBLICATIONS ON MARITIME LAW AND THE LAW OF THE SEA</b> .....	75

# Вступительное слово



Уважаемые читатели!

Приветствуем вас на страницах очередного выпуска журнала «Морское право». С каждым выпуском мы стремимся предоставлять вам наиболее актуальную и значимую информацию в области морского права.

Данный выпуск журнала охватывает весь 2023 год. Ранее, в 2022 г., журнал выпускался ежеквартально, а в 2021 г. было пять выпусков. Как для Ассоциации, так и для авторского и редакционного коллектива 2023 год выдался весьма сложным, что отразилось на возможности регулярно издавать журнал. Тем не менее мы справились, и читателю представлен этот выпуск.

Российская ассоциация морского права (RUMLA), под эгидой которой издается журнал, стала полноценным членом Международного морского комитета (*Comité Maritime International (CMI)*) в сентябре 2021 г. После возобновления членства в *CMI* (а впервые от России в *CMI* участвовало Российское общество морского права в 1905 г.<sup>1</sup>) Ассоциация принимала участие в ассамблее *CMI* в октябре 2022 г. в Антверпене, а также в июне 2023 г. в коллоквиуме в Монреале. В этом выпуске опубликован подробный обзор второго мероприятия.

Кроме того, традиционно отражена статистика «морских» дел в арбитражных судах РФ, которая охватывает весь 2023 год. До выхода в свет журнала «Морское право» подобная статистика не велась и не публиковалась, ведь дела арбитражных судов не квалифицировались в качестве «морских» для целей учета. Между тем их объединение в отдельную категорию и статистический учет имеют большое значение для отрасли. Ассоциация морского права (RUMLA) выражает благодарность Булату Каримову и Алексею Харченко, которые отслеживали «морские» дела за весь 2023 год и подготовили статистику. Кроме того, опубликованы краткие обзоры на наиболее значимые и интересные дела 2023 г.

Помимо российских судебных дел, в данном выпуске рассмотрены девять актуальных иностранных дел. В их обзоре принимала участие команда NAVICUS.LAW и Булат Каримов.

Традиционной рубрикой журнала является обзор новинок литературы по морскому праву. В этом выпуске рассмотрены 38 книг, опубликованных в 2023 г. 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, 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*

<sup>1</sup> См.: Морское право. 2021. Вып. 5. С. 19–23.

# Preface



Dear Readers,

We are pleased to welcome you to the pages of the latest issue of the Maritime Law Journal. With each publication, we strive to provide you with the most relevant and significant information in the field of maritime law.

This issue of the journal encompasses the entire year of 2023. Previously, the journal was published quarterly in 2022, and there were five issues in 2021. For both the Association and the journal's team, 2023 proved to be an exceptionally challenging year, which affected our ability to publish the journal regularly. Nevertheless, we have overcome these challenges, and we are delighted to present this new issue to our readers.

The Russian Maritime Law Association (RUMLA), under whose auspices the journal is published, became a member of the Comité Maritime International (CMI) in September 2021.

Following the membership renewal (by the way, the first attendance of the Russian Maritime Law Society in the CMI took place in 1905; see Maritime Law Journal 5/2012 pp. 19-23), the Association took part in the CMI Assembly in Antwerp in October 2022, and in Montreal in June 2023. This issue features a detailed review of the CMI Colloquium that took place in Montreal.

A traditional feature of the Journal is the statistics of "maritime" cases heard in the commercial courts of the Russian Federation, which in this issue covers the entire year of 2023. 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. The Russian Maritime Law Association (RUMLA) would like to thank Bulat Karimov and Alexey Kharchenko, who monitored the "maritime" cases throughout 2023 and prepared their statistics for publication. In addition, brief reviews of the most significant and interesting cases of 2023 have been published.

In addition to Russian judicial cases, this issue reviews relevant foreign cases. The review was prepared by NAVICUS.LAW team and Bulat Karimov.

A traditional feature of the journal is the review of new literature on maritime law and the law of the sea, and this issue reviews 38 books published in 2023. The review was prepared by Ivan Kobchenko.

The case reviews and articles, news, and reviews of new publications aim to have wide appeal to those interested in maritime law — attorneys, judges, students — 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. НОВОСТИ

## Конференция Международного морского комитета в Монреале

С 14 по 16 июня 2023 г. в Монреале (Квебек) при поддержке Канадской ассоциации морского права (*Canadian Maritime Law Association (CMLA)*) прошли конференция и ассамблея Международного морского комитета (*Comité Maritime International (CMI)*). Событие, организованное в престижном отеле *Le Centre Sheraton Montreal*, собрало лучших мировых экспертов и лидеров в области морского права для обсуждения ключевых проблем и новейших достижений отрасли.

В преддверии конференции, 14 июня, состоялись закрытые заседания международных рабочих групп (далее – МРГ) и постоянных комитетов (далее – ПК), включая МРГ по продажам по решению суда, МРГ по деятельности в море, МРГ по *Lex Maritima*, МРГ по полярным перевозкам, МРГ по массовым инцидентам, МРГ по Конвенции о столкновении судов, ПК по ратификации Роттердамских правил, а также открытые заседания МРГ по массовым инцидентам, МРГ по киберпреступности, ПК по морскому страхованию.

### Открытие коллоквиума 15 июня 2023 г.

Коллоквиум был торжественно открыт 15 июня 2023 г. Президент Международного морского комитета **Анн Фенеч** произнесла перед участниками вдохновляющее обращение, акцентировав внимание на необходимости сотрудничества и инноваций в сфере морского права. Анн Фенеч представила конференцию как форум для встреч профессионалов по морскому праву со всего мира, обмена идеями, решения новых задач и содействия унификации морского права в различных юрисдикциях.

В своем выступлении Анн Фенеч подчеркнула сложность современных морских проблем, в том

числе влияние технологических инноваций, таких как автономное судоходство, и растущую важность экологической устойчивости в рамках морской практики. Она выделила ключевую роль морского права в развитии международной торговли, защите морских экосистем и обеспечении безопасности мореплавания.

Была освещена роль *CMI* в работе над проектом Конвенции о международных последствиях продажи судов на основании судебного решения, которая была принята Генеральной Ассамблеей Организации Объединенных Наций 7 декабря 2022 г. при активном участии Рабочей группы *UNCITRAL*.







*Генеральный секретарь ИМО Китак Лим поприветствовал участников коллоквиума и отметил важную роль СМІ в унификации морского права и оказании помощи ИМО*

Анн Фенеч, подчеркнув богатую историю морского права и его ключевое значение для глобальной экономики, призвала участников осмыслить наследие и перспективы развития морского права.

**Дж. Пол М. Харквейл**, президент Канадской ассоциации морского права, в приветственной речи на монреальском коллоквиуме подчеркнул значимость проведения данного мероприятия в Монреале – городе с богатым морским наследием и ключевой ролью в морской торговле Северной Америки.

Затем последовало видеообращение Генерального секретаря Международной морской

организации (ИМО) **Китака Лима**, а после него – видеоречь министра транспорта Канады **Омара Альгабры**.

Лекция Берлингьери, прошедшая на Монреальском коллоквиуме и представленная почетным **Шоном Дж. Харрингтоном**, стала значительным событием, акцентировавшим внимание на вкладе Канады в морское право. Лекция содержала всесторонний анализ роли Канады в формировании мирового морского права в прошлом и сегодня, выделив вклад страны и факторы, определившие ее морские правовые традиции.

### **Конвенция о международных последствиях продажи судов на основании судебного решения и ее ратификация**

Одна из ключевых сессий была посвящена **Конвенции о международных последствиях продажи судов на основании судебного решения**. По многочисленным просьбам участников, докладчики рассмотрели различные аспекты этой Конвенции. Внимание было сосредоточено на усилиях, которые необходимы для того, чтобы побудить государства-члены ратифицировать эту важную Конвенцию, а также на помощи СМІ в процессе ратификации. Эта сессия была особенно значимой с учетом акцента на недавних разработках и влиянии Конвен-



ции. Доклады и обсуждения строились вокруг нескольких ключевых аспектов, предоставляя всесторонний обзор текущего состояния и будущих направлений судебной продажи судов в рамках морского права.

Анн Фенеч выступила с анализом дела «Брайт Стар», в котором освещались практическое применение ст. 8 Конвенции и проблемы, связанные с ним. В статье речь идет о признании судебных продаж в иностранных юрисдикциях, что является важнейшим аспектом для обеспечения перехода права собственности, свободного от каких-либо обременений. Дело послужило основой для обсуждения эффективности Конвенции в разрешении коллизий права, когда задействованы несколько юрисдикций.

Генри Хай Ли рассказал о целях и последствиях Конвенции, а также о том, что предшествовало ее принятию.

Томотака Фудзита затронул вопрос о сфере применения Конвенции: на что она распространяется и что остается за ее пределами. Обсуждение было крайне важным для понимания ограничений и степени, в которой заинтересованные стороны могут полагаться на Конвенцию при решении вопросов, возникающих в ходе судебных продаж. Ученый разъяснил границы применения Конвенции, что позволило специалистам и заинтересованным сторонам осознать ее применимость и ограничения.

В докладе Фрэнка Нолана, посвященном ст. 4 Конвенции, подчеркивалась важность надлежащего уведомления при судебных продажах. В ходе обсуждения были рассмотрены процедурные требования к уведомлению потенциальных покупателей и заинтересованных сторон, что является основополагающим фактором для обеспечения законности судебной продажи. В рамках обсуждения были рассмотрены процессуальные гарантии, защищающие интересы всех сторон, участвующих в судебной продаже.

Ян-Эрик Пётшке рассказал о статье 5 Конвенции, которая касается выдачи свидетельства о судебной продаже. Свидетельство имеет решающее значение, поскольку служит исчерпывающим доказательством смены собственника и признается на международном уровне. Обсуждение сосредоточилось на юридической значимости свидетельства и его роли в плавном переходе права собственности без последующих споров.

Питер Лаурийссен остановился на последствиях судебной продажи судов, в частности рассмотрел процедурные и юридические шаги, следующие за выдачей свидетельства о судебной продаже. Судебная продажа судов влечет за собой в том числе последствия для нового собственника в плане юридического признания, обязанностей и более широкое воздействие на международное морское право. Лаурийссен отметил, что важно понимать, с какими обязанностями, правами и потенциальными проблемами могут столкнуться новые владельцы судов после завершения судебной продажи и выдачи свидетельства.

Александр фон Циглер исследовал более масштабные проблемы, связанные с судебной продажей судов и ее влиянием, затрагивая ст. 9 и 10 Конвенции, последствия судебной продажи и практические проблемы, такие как признание новой собственности в различных юрисдикциях.

Фредерик Дж. Кенни подробно остановился на ст. 11 «Хранилище» и рассказал о том, как ИМО способствует администрированию и эффективному выполнению положений Конвенции на международном уровне. Он рассказал о Глобальной интегрированной системе информации о судоходстве ИМО (*Global Integrated Shipping Information System (GISIS)*) и процессах, с помощью которых ИМО управляет важными данными, связанными с судебной продажей судов, хранит и распространяет их, гарантируя соблюдение Конвенции и сотрудничество между государствами-участниками.

Стюарт Хетерингтон охватил статьи с 16 по 23 и пояснительную записку. Пояснительная записка, сопровождающая эти статьи, вносит дополнительную ясность и предоставляет руководство по толкованию и практическому применению соответствующих положений в различных юрисдикциях.

### **Изменение климата – влияние на порты и внутренние водные пути**

Экспертный совет обсудил, как изменение климата повлияет на работу портов и внутренних водных путей, включая краткосрочные погодные явления и долгосрочные изменения уровня воды. Были исследованы правовые вопросы, возникающие в результате перебоев, вызванных изменением климата, и последующих нарушений договоров и обязательств.

## Продвижение культурно-личностного многообразия в морском юридическом сообществе

Экспертный совет обсудил, как фирмы могут продвигать и обеспечивать соблюдение этических норм, культурно-личностного многообразия в практике морского права. Что нужно сделать, чтобы данные пункты стали приоритетными на уровне высшего руководства, и каким образом следует рассматривать инициативы на совещаниях руководства и сотрудников. Были обозначены цели в области коммуникации, найма, обучения, обеспечения соблюдения норм и увольнения. Были разобраны преимущества и препятствия на пути внедрения современных политик.

## Морские автономные суда (МАСС). Будущее регулирование беспилотного судоходства: на каком этапе мы находимся и в каком направлении движемся

Международная рабочая группа *СМИ* по МАСС формулировала возможные способы регулирования МАСС совместно с Юридическим комитетом ИМО и Комитетом по безопасности на море. Участники получили обновленную информацию о текущем положении дел.

## Мобильные установки возобновляемой энергии на море: изучение необходимости унификации морского права

Во всем мире государства производят электроэнергию в территориальных морях с помощью различных морских возобновляемых источников энергии. От традиционных ветряных генераторов, установленных на стационарных основаниях, они переходят к новым и более выгодным технологиям в форме нестационарных, плавучих морских возобновляемых источников энергии. Эти «плавучие» технологии, генерирующие электроэнергию не только за счет ветра, но и за счет волн, приливов, солнца и разницы температур океанской воды, – мобильные установки возобновляемой энергии на море (*mobile offshore renewables units (MORU)*). Они могут производить электроэнергию напрямую или обеспечивать энергией более привычные

нефте- и газодобывающие установки. Благодаря мобильности и приспособленности к различным условиям *MORU* обладают рядом потенциальных территориальных, технологических и экономических преимуществ по сравнению с технологиями возобновляемых источников энергии со стационарным основанием и береговыми установками, и их число будет только расти. Какова юридическая природа *MORU* и следует ли ввиду международного, мобильного характера рассматривать их скорее как суда или плавсредства, чем как установки? Обсуждалась необходимость унификации законодательства в этом отношении. Сессию возглавили Шелли Чапельски и Лоуренс Те, а ее участниками были Александр Северанс, Уильям Шарп и Юриан Киен.

## Судоходство в Арктике

Экспертный совет обсудил операционные и правовые вопросы судоходства в арктических регионах. Совет оценил текущие риски арктического судоходства, сосредоточив внимание на экстремальных погодных условиях, отсутствии инфраструктуры в прибрежных районах основных арктических маршрутов и повышенном риске человеческой ошибки из-за неопытных экипажей в нестандартных условиях. Была проанализирована экологическая политика, предусмотренная Международным кодексом для судов, эксплуатирующихся в полярных водах (Полярным кодексом).

## Унификация толкования ст. 4 Конвенции об ограничении ответственности по морским требованиям 1976 г.

Во многих странах благодаря реализации конвенций об ограничении ответственности признается право судовладельца на ограничение ответственности по определенным морским претензиям. Это общеприменимое право, за исключением случаев, когда истец может доказать наличие установленной вины или виновности судовладельца. Однако конвенции об ограничении ответственности и, в частности, установленная вина, необходимая для снятия ограничения ответственности, по-разному трактовались судами по всему миру, как показали некоторые недавние

громкие дела. Данные дела, в свою очередь, поднимают серьезные вопросы о конвенциях об ограничении ответственности как о надежном факторе в планировании деятельности судовладельцев и угрожают эффективности предоставления транспортных услуг. На сессии была исследована работа, проведенная в ИМО по разработке и согласованию Единого толкования (*Unified Interpretation (UI)*) критериев для снятия с судовладельца права на ограничение ответственности (предыстория этой работы, процесс разработки *UI* и достигнутые в итоге договоренности). Среди докладчиков были лица, участвовавшие в этой работе, и представители компаний-судовладельцев, клубов взаимного страхования (*P&I*) и юридических организаций в ИМО<sup>1</sup>.

### Проект *CMI Lex Maritima* – последний проект и дальнейшее планирование

Коллоквиум возобновился в пятницу, 16 июня 2023 г., важной сессией, посвященной проекту *CMI Lex Maritima*, который представляет собой первую попытку изложить в письменном виде общепризнанные принципы морского права. *Lex Maritima* можно считать *Lex Mercatoria* по морским вопросам.

Морское право опирается на давнюю традицию международного единообразия. Однако в последние годы развитие универсального морского правопорядка путем принятия унифицирующих конвенций замедлилось. В то же время общее, неморское договорное право начало искать пути к более обширной унификации. Существование *Lex Maritima*, состоящего из комплекса международно-признанных норм морского права, которые могут быть прослежены, в частности, на основе обычаев и общих принципов, широко и даже все более активно поддерживается правовой доктриной. Более того, эта точка зрения находит поддержку в многочисленных элементах позитивного права, включая прецедентное право и недавно

принятые национальные кодификации морского права.

С другой стороны, не существует инструмента для практического использования, в котором был бы четко сформулирован *Lex Maritima* со всеми обычаями, обыкновениями и принципами. Подготовка и продвижение такого сборника – это, по сути, задача Международного морского комитета, выполняющего исследовательские и образовательные функции и преследующего масштабную цель содействия унификации морского законодательства.

Международная рабочая группа *CMI* по *Lex Maritima* готовит базовое, т.е. краткое и гибкое, описание типичных концепций и норм морского права, которые могут считаться международно-признанными и общими для большинства, если не для всех, правовых систем и традиций. Другими словами, это изложение основ позитивного морского права, таких как те, что встречаются в конвенциях, национальных законах и более конкретных и тематических саморегулируемых источниках. Иными словами, это поиск глубинного ядра морского права, выраженного в конкретных, практических правовых нормах, ежедневно используемых в морском и юридическом сообществе. Основное отличие предлагаемых принципов *Lex Maritima* от предыдущих попыток унификации заключается в том, что они фокусируются на общих основаниях, а не на разногласиях и расхождениях, которые требуют разрешения. Такое объединение отдельных общих принципов морского права может способствовать успешному функционированию морского права.

### Киберугроза в морском секторе – буря на горизонте

Киберугроза возросла во всем мире после военного вторжения в Украину. Растущая зависимость от технологий, рост оцифровки и автоматизации создали обширный спектр киберугроз для тех, кто намерен нарушить глобальную торговлю по погодным, политическим, экологическим или террористическим причинам. Рабочая группа *CMI* по борьбе с киберпреступностью обсудила реальную угрозу, разработку и поиск эффективных решений, а также необходимость пересмотра законодательства и нормативных актов для защиты сектора морского права.

<sup>1</sup> Для получения дополнительной информации о Едином толковании критериев для снятия с судовладельца права на ограничение ответственности согласно конвенциям ИМО об ответственности и компенсации см.: Журнал морского права. 2022. Вып. 4. С. 104–115 (текст на русском языке и параллельный русско-английский текст отдельных статей конвенций); с. 116–121 (на английском языке).

## Конвенция для объединения некоторых правил относительно столкновения судов 1910 г.: требуется ли модернизация самой старой конвенции *СМИ*?

Конвенция для объединения некоторых правил относительно столкновения судов 1910 г. (далее – Конвенция 1910 г.) была первой международной конвенцией *СМИ*. Недавно среди членов *СМИ* был проведен опрос о необходимости пересмотра Конвенции 1910 г. Состоялось обсуждение целесообразности модернизации Конвенции 1910 г. Если поправки оправданны, то новая конвенция может не получить такого же всеобщего признания, как Конвенция 1910 г. Этот риск может привести к общему выводу о том, что Конвенция должна остаться в нынешнем виде.

Конвенция 1910 г., изначально разработанная для решения проблемы морских столкновений, не содержит определения понятия «судно», что оставляет неясность в вопросе о том, что считать таковым для ее целей. Она применяется к мореходным и внутренним судам в случаях столкновений, но не охватывает столкновения, в которых участвуют только суда внутреннего плавания. Возникает вопрос, следует ли при создании расширенной конвенции включать в понятие судна все плавучие конструкции и должна ли она охватывать все столкновения независимо от типов судов.

В первоначальном варианте Конвенции 1910 г. также отсутствует определение категории «столкновение», что вызывает вопросы о включении в нее бесконтактных повреждений, вызванных маневрированием одного судна, воздействующего на другое, сценариев, связанных с буксировкой, или случаев, когда у столкнувшихся судов один владелец.

Что касается сферы действия, то Конвенция 1910 г. в настоящее время применяется, если все участвующие суда зарегистрированы под флагом договаривающихся государств. Предложения для пересмотренной конвенции включают ее универсальное применение в водах договаривающегося государства или в случае, если любое сталкивающееся судно ходит под флагом договаривающегося государства, независимо от других условий. Кроме того, рассматривается включение положения, позволяющего участвовать в Конвенции региональным

организациям экономической интеграции, таким как ЕС.

Концепция ответственности основана на вине судна и не предусматривает ее строгой разновидности. Конвенция не определяет лиц, которые должны действовать по неосторожности, а просто ссылается на вину судна и не указывает ответственных лиц. В настоящее время обсуждается вопрос о том, следует ли продолжать в том же духе или необходимо определить конкретных лиц, несущих ответственность. Кроме того, ведутся споры о том, кто должен иметь право подавать иск в соответствии с Конвенцией, поскольку в ней ничего не говорится о том, кто имеет право подавать иск против судна, несущего ответственность. Предлагается, что такой возможностью могут обладать зарегистрированные судовладельцы или бербоут-чартеры.

Подход Конвенции 1910 г. к ответственности включает в себя сценарии, в которых участвуют несколько судов, предполагая пропорциональное распределение ответственности в зависимости от вины каждого судна. Однако она не охватывает ущерб, нанесенный имуществу третьих лиц, не находящихся на борту судна, обычно оставляя такие вопросы на усмотрение национальных законодательств. Есть предложение расширить совместную ответственность на ущерб имуществу третьих лиц, не находящемуся на борту участвующих судов.

В соответствии с Конвенцией 1910 г. владелец судна не будет нести ответственность, если столкновение было вызвано каким-либо дефектом судна, который владелец, проявляя должную осмотрительность во всех отношениях, не смог обнаружить. Другой аспект, находящийся на рассмотрении, заключается в том, должны ли судовладельцы нести строгую ответственность за дефекты своих судов, которые они не смогли обнаружить, действуя с должной осмотрительностью, и должна ли Конвенция определять такие недостатки.

Что касается правовых презумпций, то действующая Конвенция не применяет их при определении ответственности, что вызывает дискуссии о том, следует ли включить признанные международные презумпции для облегчения определения вины.

Возмещаемые убытки также не имеют четкого определения в Конвенции. В предложении ставится вопрос о том, следует ли включить

эти правила в пересмотренную конвенцию. Лиссабонские правила 1987 г., изданные *СМІ*, содержат подробные принципы возмещения и оценки убытков в типичных случаях столкновения.

По вопросу страхования Конвенция 1910 г. не требует от судовладельцев страхования ответственности, в отличие от некоторых международных конвенций об ответственности. Пересмотренная конвенция может ввести требования об обязательном страховании, разрешив прямые иски против страховщиков, что может изменить систему страхования ответственности, в том числе в отношении несостоятельности или конкретных оговорок в страховых полисах. В Европе Директива ЕС от 23 апреля 2009 г. № 2009/20 предусматривает, что судовладелец должен поддерживать страхование, покрывающее претензии в пределах сумм, установленных в Конвенции об ограничении ответственности по морским требованиям 1996 г., относящихся к данному судну. Директива не предусматривает прямых действий против страховщиков ответственности судна.

С точки зрения международного права в Конвенции 1910 г. отсутствуют положения о применении законов к различным искам, что может привести к несоответствиям. Пересмотренная конвенция может включать единый подход к выбору применимого законодательства, возможно, в соответствии с принципами проекта конвенции *СМІ*, принятого в 1977 г. в Рио-де-Жанейро. Что касается юрисдикции, то Конвенция 1910 г. не содержит никаких положений, оставляя пробел, который можно было бы заполнить путем принятия юрисдикционных правил, аналогичных тем, которые содержатся в проекте конвенции *СМІ* 1977 г. или других международных конвенциях.

Появление морских автоматизированных надводных судов (МАСС) или автономных судов создает новые проблемы, вызывая дискуссии о том, должна ли пересмотренная конвенция прямо охватывать автономные суда и, если да, устанавливать конкретные правила для столкновений с участием таких судов.

Наконец, анализируется общая необходимость пересмотра Конвенции 1910 г. с учетом потенциальных преимуществ модернизации и рисков снижения всеобщего признания по сравнению с действующим документом.

## Капитан: вымирающий вид? Ответственность и обязательства в современных условиях

В центре обсуждения данной сессии была эволюция роли капитанов судов на фоне современных правил судоходства и операционных реалий. Основной вопрос заключался в том, не находятся ли традиционные роли капитанов судов под угрозой из-за возросшей юридической ответственности и надзора со стороны регулирующих органов. С давних времен капитан играет ключевую роль в практике судоходства и морском праве. Когда-то капитан был фигурой, наделенной огромными полномочиями, но теперь акцент сместился, и он стал человеком, на которого возлагаются большие обязательства, включая уголовную ответственность. С появлением автономных судов акцент снова смещается, и капитан, похоже, находится под угрозой полного исчезновения.

На конференции были озвучены сложности, с которыми сталкиваются современные капитаны судов, усугубленные растущей криминализацией и ответственностью за морские инциденты. В ходе дискуссий выяснилось, что капитаны находятся в шатком положении между обязательствами по соблюдению норм и оперативными потребностями. Докладчики, ссылаясь на аналитическую базу, подробно рассмотрели инциденты, в которых капитаны были привлечены к ответственности за правонарушения, связанные с загрязнением морской среды.

Один из особенно острых вопросов дискуссии касался справедливого обращения с моряками. Участники конференции вновь обратились к руководству «Справедливое обращение с моряками», повторив тезисы различных правовых документов и исторических прецедентов, которые подчеркивают необходимость справедливого обращения с моряками, задержанными по подозрению в совершении правонарушений на море. Тем самым они подчеркнули важность защиты прав человека в рамках морского права, как это было разъяснено в дискуссиях и предложениях ИМО по пересмотру руководств.

В докладах на конференции также затрагивались более широкие правовые и этические соображения, такие как влияние международных конвенций на национальное законодательство, и практические трудности, связанные с применением руководящих принципов, направленных

на защиту моряков. В ходе дискуссий были отмечены проблемы согласования международных стандартов с внутренним регулированием, что позволило пролить свет на предпринимаемые усилия по совершенствованию нормативно-правовой базы морских операций.

Данная сессия подтвердила критическую важность понимания нюансов обязанностей и ответственности капитанов судов в современном жестком нормативно-правовом климате, подчеркнув постоянную потребность в правовых основах, закрепляющих как полномочия, так и защиту этой ключевой морской фигуры.

### Генеральная ассамблея CMI: июнь 2023 г.<sup>2</sup>

16 июня в 13:30 в Монреале состоялась Генеральная ассамблея CMI, которая завершила успешно проведенный коллоквиум CMI.

Президент открыла заседание отчетом о деятельности за прошедший год.

Затем Ассамблея почтила память двух выдающихся членов, которые ушли из жизни: доктора Фрэнка Висволла-младшего из США и профессора Хрвое Качича из Хорватии.

После этого Ассамблея утвердила финансовые отчеты и заслушала отчеты аудиторского комитета о невыплаченных взносах и благотворительном фонде CMI.

Далее Ассамблея утвердила 11 новых титулярных членов и присвоила звания почетных сотрудников Стюарту Хетерингтону (президент *honoris causa*), Йоханне Готье (вице-президент *honoris causa*) и Александру фон Циглеру (генеральный секретарь *honoris causa*).

Потом Ассамблея рассмотрела несколько волнующих вопросов. Три ассоциации морского права (*maritime law associations (MLA)*), к сожалению, были исключены из членства в CMI из-за длительной неуплаты взносов: региональное MLA Восточной Африки, MLA Израиля и MLA Сенегала.

Более позитивным моментом стало принятие MLA Бангладеша в качестве нового члена CMI.

Кроме того, Ассамблея заслушала отчеты председателей международных рабочих групп и постоянных комитетов.

Участники Ассамблеи приветствовали лауреата премии 2022 г. — Розали Ван Даэль из Новой Зеландии. Название ее эссе — «Помощь в трансграничной несостоятельности и морском праве»<sup>3</sup>.

Розали Балкин была избрана генеральным секретарем, Фрэнк Нолан – исполнительным советником, а Йоханнес Гроув Нильсен – членом комитета по выдвижению кандидатур CMI.

Затем Ассамблея передала полномочия Жану Франсуа Пеетерсу, чтобы он выполнил все необходимые формальности и подписал все требующиеся документы, подтверждающие назначения и решения Ассамблеи.

Были представлены письменные доклады: «Рабочая группа VI UNCITRAL по договорным мультимодальным транспортным документам» профессора Мириам Голдби и «Избранные последние изменения в судоходном праве Европейского союза» доктора Винсента Пауэра.

Ассамблея закрылось в 17:00 16 июня 2023 г.

\* \* \*



На коллоквиуме в Монреале в июне 2023 г. Россию представлял Константин Краснокутский, президент Ассоциации морского права (RUMLA). ■

<sup>2</sup> O'Connor J. CMI General Assembly: June 2023 / Comité Maritime International // <https://comitemaritime.org/cmi-general-assembly/>

<sup>3</sup> <https://comitemaritime.org/wp-content/uploads/2022/03/EF0017.pdf>

# I. NEWS

## CMI Conference in Montreal

The Comité Maritime International (CMI) held its 2023 Conference and Assembly from June 14 to 16 in Montreal, Quebec, hosted by the Canadian Maritime Law Association (CMLA). This event took place at the Le Centre Sheraton Montreal Hotel and brought together global experts and leaders in maritime law to discuss pressing issues and advancements in the field.

On June 14<sup>th</sup> several closed International Working Group (IWG) and Standing Committee (SC) meetings took place, namely, Judicial Sales IWG, Offshore Activities IWG, Lex Maritima IWG, Polar Shipping IWG, Mass IWG, Collision Convention IWG, Ratification Rotterdam Rules SC, as well as open meetings of Mass IWG, Cybercrime IWG, Marine Insurance SC.

### Opening of the Colloquium – Thursday, June 15, 2023

The Colloquium was opened on June 15<sup>th</sup>, 2023 with a speech by **Ann Fenech, the President of the Comité Maritime International (CMI)**, who welcomed attendees with a powerful message that stressed the importance of cooperation and progress within the field of maritime law. Fenech articulated a clear vision for the conference, emphasizing its role as a pivotal gathering for maritime law professionals from around the globe to exchange ideas, confront emerging challenges, and work towards harmonizing maritime law across different jurisdictions.

Fenech's speech highlighted the complex dynamics of modern maritime issues, including the impacts of technological advancements like autonomous shipping and the increasing urgency of environmental sustainability in maritime practices. She called attention to the pivotal role of maritime law in facilitating international trade, protecting marine environments, and ensuring maritime safety.

The role of the CMI was pointed out in the working on the Draft Convention on the international effects of judicial sales of ships with UNCITRAL working group, which led to the adoption of the convention by the General Assembly of the United Nations on the 7<sup>th</sup> December 2022.

Emphasizing the rich history of maritime law and its foundational importance to the global economy, Fenech encouraged the participants to consider both the legacy and the future of maritime law.

**J. Paul M. Harquail, President of the Canada Maritime Law Association, delivered a welcoming speech** at the Montreal Colloquium that emphasized significance of holding the colloquium in Montreal, a city with a rich maritime heritage and a vital role in North American maritime trade.







*Mr. Kitak Lim Secretary General of the IMO welcomed the attendees of the Colloquium and noted the important role of the CMI in the unification of maritime law and assistance to the IMO*

This was followed by video message by **Mr. Kitack Lim, Secretary-General of the IMO** and then followed by video speech by the Honourable Omar Alghabra, Minister of Transportation, Canada.

The Berlingieri Lecture at the Montreal Colloquium, delivered by the **Honourable Sean J. Harrington**, was a significant highlight of the event, focusing on Canada’s Contribution to Maritime Law. This lecture provided an in-depth look at Canada’s historical and current roles in shaping global maritime law, emphasizing the country’s contributions and the influences that have shaped its maritime legal practices.



### Convention on the International Effects of Judicial Sales of Ships and its Ratification

The most notable session was on the **Convention on the International Effects of Judicial Sales of Ships and its Ratification**. By popular demand, the speakers dealt with different aspects of this Convention. Focus was placed on the efforts which need to be made to encourage member states to ratify this important convention and the role of the CMI in assisting with the ratification process. This session was particularly significant given its focus on the recent developments and the impact of the Convention. The speakers and discussions revolved around several key aspects, providing a comprehensive overview of the current state and future directions of the judicial sale of ships under maritime law.

Ann Fenech presented an analysis of the “Bright Star” case, which highlighted the practical applications and challenges of Article 8 of the Convention on the International Effects of Judicial Sales of Ships. This article deals with the recognition of judicial sales in foreign jurisdictions, which is a critical aspect for ensuring clear title transfer free of all encumbrances. The case served as a basis for discussing the efficacy of the Convention in resolving conflicts of law where multiple jurisdictions are involved.

Henry Hai Li talked about the purpose and effects of the Convention, and its journey to the adoption of the convention.

Tomotaka Fujita addressed the scope of the Convention, clarifying what is covered and what remains outside its purview. This discussion was crucial for understanding the limitations and the extent to which stakeholders can rely on the Convention to address issues arising from judicial sales. The clarification helped delineate the boundaries of the Convention's application, ensuring that practitioners and stakeholders are aware of its applicability and limitations.

Frank Nolan's presentation on Article 4 emphasized the importance of proper notice in judicial sales. The discussion covered the procedural requirements for notifying potential buyers and interested parties, which is fundamental to ensuring the legitimacy and legality of the judicial sale process. This part of the session highlighted the procedural safeguards that protect the interests of all parties involved in a judicial sale.

Jan-Erik Pötschke discussed Article 5, which involves the issuance of a certificate of judicial sale. This certificate is crucial as it serves as a definitive proof of the change of ownership and is recognized internationally. The discussion focused on the legal weight of the certificate and its role in facilitating smooth transitions of ownership without subsequent disputes.

Peter Laurijssen focused on the aftermath of a judicial sale of ships, particularly addressing the procedural and legal steps that follow the issuance of a certificate of judicial sale. This includes the implications for the new ownership in terms of legal recognition, responsibilities, and the broader impacts on international maritime law. Laurijssen highlighted the importance of understanding what obligations, rights, and potential challenges new ship owners might face after a judicial sale is finalized and the certificate is issued.

Alexander von Ziegler, who explored the broader challenges associated with the judicial sale of ships and its effects, touching on Articles 9 and 10 of the Convention, the aftermath of a judicial sale and the practical issues that arise, such as the recognition of new ownership across different jurisdictions.

Frederick J. Kenney focused on Article 11 – IMO as Repository, and shared how the IMO facilitates the administration and effective im-

plementation of the convention's provisions internationally. He outlined the IMO's Global Integrated Shipping Information System (GISIS) and the processes through which the IMO manages, stores, and disseminates crucial data related to judicial sales of ships, ensuring that compliance and cooperation among signatory states are maintained.

Stuart Hetherington's covered Articles 16 through 23 and Explanatory Note. The explanatory note accompanying these articles provide additional clarity and guidance on interpreting the articles' stipulations and their practical applications within various jurisdictions.

### **Climate Change – Impact on Ports and Inland Waterways**

The panel discussed how climate change will impact operations at ports and inland waterways, including short term weather events and long-term changes in water levels. The panel explored the legal issues that arise from climate change disruptions and consequent breaches of contracts and obligations

### **Promoting and Enforcing Ethics and Diversity in the Maritime Legal Community**

The panel discussed how firms can promote and enforce ethics, diversity and inclusion in their maritime law practice. The discussion included how to prioritize ethics, diversity and inclusion at the senior management level and discuss initiatives in leadership and staff meetings. Setting and implementing goals for communication, hiring, training, enforcement and termination were outlined. The panel discussed the benefits and obstacles in implementing modern policies.

### **Maritime Autonomous Surface Ships (MASS) – The Future Regulation of Unmanned Shipping – Where We Are and Where We Are Going**

The CMI international working group on MASS has been working on the possible approaches to the regulation of MASS in conjunction with both the IMO Legal Committee and the Maritime Safety Committee. This session updated the participants on the current position.

## Mobile Offshore Renewables Units: Examining the Need for Unification of Maritime Law

Around the world, states are producing electrical power in their territorial seas from a variety of offshore renewable energy resources. From traditional wind turbine generators mounted on fixed-bottom foundations, newer and more advantageous technology is beginning to emerge in the form of non-fixed, floating offshore renewable energy technologies. These floating technologies generate electrical power not only from the wind, but also waves, tides, the sun and differences in ocean water temperatures – mobile offshore renewables units (MORUs). They could produce power directly or produce power for more traditional oil and gas producing installations. Because of their mobility and adaptability to a variety of conditions MORUs possess a number of potential territorial, technological, economic advantages over fixed-bottom and onshore renewable energy technologies and are set to grow in number. What is the legal nature of MORUs and does their internationally mobile characteristic suggest that they should be treated more as ships or watercraft than as installations? The need for unification of law in this respect has been discussed. The session was chaired by Shelley Chapelski and Lawrence Teh, with Session panellists: Alexander Severance, William Sharpe, and Jurriaan Kien.

### Arctic Shipping

The panel discussed operational and legal issues for shipping in the Arctic regions. The panel reviewed the current risks of Arctic shipping focused on extreme weather conditions, the lack of infrastructure in the coastal regions of the main arctic routes, and the increased risk of human error due to inexperienced crews under unconventional conditions. Environmental policies in the Polar Code have been considered.

### Harmonising The Interpretation of Art 4 Of LLMC 76

Through implementation of limitation of liability conventions, many countries recognise a shipowner's right to limit liability for certain maritime claims. These rights are available except in situations where a prescribed type of fault or culpability on the part

of the shipowner can be shown by the claimant. However, limitation conventions and, in particular, the prescribed fault necessary to break limitation of liability have not been uniformly interpreted by courts around the world; as some recent high-profile cases have shown. These cases in turn raise serious questions over limitation of liability conventions as a reliable factor in the planning of shipowners' business and threaten the efficiency of providing transportation services. This session explored the work undertaken at the IMO to develop and agree a Unified Interpretation (UI)<sup>1</sup> of the test for breaking shipowners' right to limit liability (the background to that work, the process involved in developing such a UI and the agreement that was ultimately reached). Speakers included a number of persons who were involved in this work and who represent the shipowning, P&I and legal industries at the IMO.

### The CMI Lex Maritima Project – Latest Draft and Further Planning

The colloquium resumed on the Friday, June 16, 2023 with a notable session on the CMI's Lex Maritima project, which is the very first attempt to put in writing the globally accepted principles of maritime law. The Lex Maritima can be considered the Lex Mercatoria for maritime matters.

Maritime law is supported by a long tradition of international uniformity. In recent years, however, the development of a universal maritime legal order by the adoption of unifying conventions has slowed. At the same time general, non-maritime contract law has started to find a way to wider harmonisation. The existence of a Lex Maritima consisting of a complex of internationally accepted rules of maritime law that may be traced in particular back to usage and general principles is widely, and even increasingly subscribed to by legal doctrine. Moreover, this view finds support in numerous elements of positive law, including case law and recently adopted national codification of maritime law.

On the other hand, there is no instrument of practical use available in which this virtually mythical Lex Maritima with all its customs, usages and principles is clearly articulated. Preparing and pro-

<sup>1</sup> For more information on the Unified Interpretation on the Test for Breaking the Owner's Right to Limit Liability under the IMO Liability and Compensation Conventions see Maritime Law Journal 4/2022 (p. 104–115 in the Russian Language and the parallel (English-Russian) texts; p. 116–121 in the English Language).

moting such a compilation is quintessentially a task for the Comité Maritime International in the exercise of its research and education role, and with the broad aim of the promotion of harmonisation of maritime laws.

The CMI IWG on the Lex Maritima is preparing an elementary – that is, concise and flexible – description of the typical concepts and rules of maritime law that may be regarded as being internationally accepted and common to most, if not all legal systems and traditions. In other words, it is an exposition of the foundations of positive maritime law, such as those encountered in the conventions, national laws and the more specific and thematic self-regulating sources. In other words, this is a search for the innermost core of maritime law, as it is expressed in the concrete, practical legal rules in daily use in the maritime and legal community. The main difference between the proposed Lex Maritima principles and previous unification efforts is that the former explore and focus on common ground, rather than tackle issues of disagreement and divergence that require resolution. Such a compilation of selected general principles of maritime law could promote the satisfactory functioning of maritime law.

### **Cyber Threat in the Maritime Sector – A Storm on the Horizon**

Cyber threat has increased globally since the invasion of Ukraine. The increasing reliance on technology, increased digitisation and automation have created a significant threat matrix for those intent on disrupting global trade whether, politically, environmentally or terrorist based. The CMI working group on cybercrime discussed how the threat is real and developing and investigate real solutions and the need to revisit legislation and regulation best to protect our sector.

### **The Collision Convention 1910: Is CMI'S Oldest Convention in Need of Modernization?**

The 1910 Collision Convention was CMI's first international convention. Recently a CMI questionnaire was circulated amongst the members on the need for revising the 1910 Convention. A discussion was held on the expediency of modernization of the 1910 Convention. Assuming the amendments are justified, does the risk of creating a new con-

vention, which might not be as universally adopted as the 1910 Convention lead to the overall conclusion that the Convention should remain as it is at present.

The 1910 Collision Convention, originally designed to address maritime collisions, does not define "vessel," leaving ambiguity around what constitutes such for its purposes. It applies to sea-going and inland navigation vessels in cases of collisions but does not encompass collisions involving only inland navigation vessels. The question arises whether the revised convention should expand its definition of vessel to include all floating structures and whether it should cover all collisions irrespective of vessel types.

The original convention also does not define "collision," leading to questions about including non-contact damage caused by the maneuvering of one vessel affecting another, scenarios involving towing, or when both colliding vessels have the same owner.

Regarding scope, the 1910 Convention currently applies if all involved vessels are registered under the flag of contracting states. Suggestions for the revised convention include applying it universally within the waters of a contracting state or if any colliding vessel flies the flag of a contracting state, irrespective of other conditions. Additionally, the inclusion of a clause to allow regional economic integration organizations like the EU to participate is considered.

The liability concept is based on the fault of the vessel, with no strict liability. The Convention does not identify the persons who must act negligently, but merely refers to "the vessel" being in fault and does not specify the responsible persons. The discussion extends to whether this should continue or if specific actors should be identified as liable. There's also debate over who should have the right to sue under the Convention, as it is silent as to who is entitled to bring an action against the liable "vessel", proposing potentially that registered shipowners or bareboat charterers might have this ability.

The convention's approach to liability includes scenarios where multiple vessels are involved, suggesting a proportionate sharing of liability based on each vessel's fault. However, it doesn't cover third-party property damage not aboard a vessel, usually leaving such issues to national laws. There's a suggestion to possibly extend joint liability to third-party property damage not aboard the vessels involved.

Under the 1910 Convention, the vessel owner will not be liable if the collision was caused by some defect in the vessel which the owner, by applying due diligence in all respects, was unable to detect. Another aspect under review is whether vessel owners should be strictly liable for defects in their vessels they couldn't have detected with due diligence, and whether the convention should define such "defects."

As for legal presumptions, the current convention does not apply them in determining liability, prompting discussions on whether recognized international presumptions should be incorporated to facilitate fault determination.

Recoverable damages are also not explicitly detailed in the convention. The proposal questions whether these rules should be integrated into the revised convention. The Lisbon Rules 1987, issued by CMI, include detailed principles as to the recoverable damages and their assessment in typical collision cases.

Regarding insurance, the 1910 Convention does not require vessel owners to maintain liability insurance, unlike some international liability conventions. The revised convention might introduce mandatory insurance requirements, allowing direct actions against insurers, which could reshape liability cover dynamics, including addressing insolvency or specific contractual clauses in insurance policies. In Europe, EU-Directive 2009/20 provides that the vessel owner must maintain insurance that covers claims up to the limitation amounts of the 1996 LLMC relevant for the vessel. The Directive does not provide for direct action against the vessel's liability insurers.

On the international law front, the 1910 Convention lacks provisions on applying laws to various claims, potentially leading to inconsistencies. The revised convention might include a unified approach to choosing applicable laws, possibly aligning with the CMI 1977 Rio Draft Convention principles. Concerning jurisdiction, the 1910 Convention has no stipulations, leaving a gap that might be filled by adopting jurisdictional rules similar to those in the CMI 1977 Rio Draft or other international conventions.

The emergence of Maritime Automated Surface Ships (MASS) or autonomous ships poses new challenges, prompting discussions on whether the revised convention should explicitly cover autonomous vessels and, if so, establish specific rules for collisions involving such ships.

Finally, the overall need to revise the 1910 Convention is debated, weighing the potential benefits of modernization against the risks of reduced universal acceptance compared to the current convention.

### **The Master: An Endangered Species? Responsibilities and Liabilities in Today's Climate**

This session's discussion pivoted around the evolving role of shipmasters against the backdrop of contemporary maritime regulations and operational realities. The overarching theme centered on whether the traditional roles of shipmasters are under threat due to increased legal liabilities and regulatory oversight. Since the days of old, the Master has played a pivotal role in shipping practice and maritime law. Once a figure of great authority, the focus has shifted and the Master has now become a figure of great liabilities, including criminal liability. With the advent of autonomous vessels, the focus is shifting again, and the Master seems to be in danger of disappearing altogether.

The conference highlighted the complexities faced by today's shipmasters, underscored by increasing criminalization and liability for maritime incidents. Discussions revealed that masters find themselves precariously positioned between compliance obligations and operational exigencies. Presenters provided a deep dive into incidents where masters were held accountable for offenses related to maritime pollution, drawing on the analytical framework.

One particularly poignant aspect of the discourse involved the fair treatment of seafarers. The conference revisited the "Fair Treatment of Seafarers" guidelines, echoing sentiments from various legal documents and historical precedents, which underscore the need for equitable treatment of seafarers detained on suspicion of maritime offenses. This dialogue stressed the importance of safeguarding human rights within the ambit of maritime law, as explicated in the International Maritime Organization (IMO) discussions and proposals for guidelines revisions.

Contributions at the conference also engaged with broader legal and ethical considerations, such as the impact of international conventions on national legislation, and the practical difficulties in implementing guidelines designed to protect sea-

farers. The discussions referenced the challenges in harmonizing international standards with domestic legal frameworks, illuminating the ongoing efforts to enhance the regulatory landscape for maritime operations.

This session reaffirmed the critical nature of understanding the nuanced responsibilities and liabilities of shipmasters in today's stringent regulatory climate, highlighting the ongoing need for legal frameworks that support both the authority and protection of this key maritime figure.

### CMI General Assembly: June 2023<sup>2</sup>

The CMI held a General Assembly meeting in Montreal starting at 13:30 hours on June 16 at the end of a very successful CMI colloquium.

The President opened the meeting with a report on her activities over the past year.

The Assembly then heard memorials for two outstanding former member who had passed away: Dr. Frank Wiswall Jr. of the United States and Prof. Hrvoje Kačić of Croatia.

The Assembly then approved the financial statements and heard reports from the audit committee, on outstanding contributions and on the CMI charitable trust.

The assembly then approved 11 new Titulary members and conferred the title of honorary officers on Stuart Hetherington (President Honoris Causa), on Johanne Gauthier (Vice President Honoris Causa) and on Alexander von Ziegler (Secretary General Honoris Causa).

Thereafter, the Assembly dealt with several issues of concern. Three MLAs were unfortunately expelled from membership in CMI due to long-outstanding unpaid subscriptions: the East Africa Regional MLA, the Israeli MLA and the Senegalese MLA.

On a more positive note, Bangladesh was admitted as a new MLA member.

The Assembly then heard reports from the chairs of International Working Groups and Standing Committees.

The Assembly welcomed the 2022 prize winner: Rosalie Van Dael of New Zealand. The title of

her essay: "Relief in Cross-Border Insolvency and Maritime Law"<sup>3</sup>

Elections were then held and Rosalie Balkin was elected as Secretary General, Frank Nolan as Executive Councillor and Johannes Grove Nielsen as a member of the CMI Nominating Committee.

The Assembly then conferred the authority on Jean Francois Peeters to fulfil all required formalities and to sign all necessary documents recording these appointments and decisions of the Assembly.

A written report from Prof. Miriam Goldby on: UNCITRAL Working Group V1 on Negotiable Multi-Modal Transport Documents was tabled.

A written report from Dr. Vincent Power on: Selected recent developments in European Union Shipping Law was tabled as well.

Following which the Assembly rose at 17:00 hours June 16<sup>th</sup>, 2023.

\* \* \*



At the Colloquium in Montreal in June 2023, Russia was represented by Konstantin Krasnokutskiy, President of the Russian Maritime Law Association (RUMLA).

<sup>2</sup> Comité Maritime International, John O'Connor, "CMI General Assembly: June 2023", <https://comitemaritime.org/cmi-general-assembly/>.

<sup>3</sup> <https://comitemaritime.org/wp-content/uploads/2022/03/EF0017.pdf>

## II. ОБЗОР СУДЕБНОЙ ПРАКТИКИ РОССИИ

# Статистика и общий обзор

### Статистика и обзор некоторых дел за 2023 г.\*

Представленный читателю выпуск журнала «Морское право» охватывает весь 2023 год. Мы традиционно подводим статистику споров, связанных с торговым мореплаванием, рассмотренных арбитражными судами.

Особенностью данного периода является принятие постановления Пленума Верховного Суда РФ от 1 июня 2023 г. № 15 «О некоторых вопросах принятия судами мер по обеспечению иска, обеспечительных мер и мер предварительной защиты». В п. 22 указанного акта, в частности, разъяснено, что в определенных случаях арест может быть наложен на имущество, собственником которого является лицо, не выступающее ответчиком по иску, а в каче-

стве примера приведен подпункт 4 п. 4 ст. 390 КТМ РФ, согласно которому судно может быть арестовано, если ответственное лицо является его фрахтователем.

### Дела в арбитражных судах округов (кассационная инстанция)

В 2023 г. в судах округов было рассмотрено 51 «морское» дело. 41 дело посвящено вопросам морского частного права и только 10 дел – проблемам публичного права. В рассматриваемом периоде в кассационных судах отсутствует категория дел, значительно преобладающая над другими в числовом значении.

Ниже представлена таблица с распределением дел между судами кассационной инстанции.

Суды округов	Категории дел
Арбитражный суд Дальневосточного округа	Всего 12 дел: <ul style="list-style-type: none"><li>– о возмещении вреда, причиненного водному объекту (2);</li><li>– о взыскании по договору тайм-чартера;</li><li>– о признании незаконным распоряжения капитана морского порта об обеспечении безопасной стоянки судна;</li><li>– о взыскании по договору морской перевозки (2);</li><li>– о включении задолженности по договору морской перевозки, процентов за пользование чужими денежными средствами в реестр требований кредиторов;</li><li>– о взыскании неосновательного обогащения в размере выкупной стоимости судна;</li><li>– о взыскании по договору бербоут-чартера;</li><li>– о взыскании по договору тайм-чартера;</li><li>– об обязанности вернуть судно;</li><li>– о расторжении договора бербоут-чартера.</li></ul>

\* Обзор подготовлен Булатом Каримовым и Алексеем Харченко.

Суды округов	Категории дел
Арбитражный суд Московского округа	<p>Всего 14 дел:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– о взыскании по договору тайм-чартера (2);</li> <li>– о взыскании по договору морской перевозки;</li> <li>– о признании недействительным предписания Росприроднадзора об устранении засорения акватории;</li> <li>– о взыскании вреда, причиненного водному объекту;</li> <li>– о взыскании демереджа;</li> <li>– о взыскании по договору бербоут-чартера (2);</li> <li>– о взыскании убытков, причиненных ненадлежащей ледовой проводкой судна;</li> <li>– о взыскании по договору морского страхования (2);</li> <li>– о взыскании по договору морской транспортной экспедиции (2);</li> <li>– о привлечении к ответственности за нарушение правил таможенного декларирования.</li> </ul>
Арбитражный суд Северо-Западного округа	<p>Всего 12 дел:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– о признании пропавшим без вести судна;</li> <li>– о взыскании по договору морской перевозки (4);</li> <li>– о взыскании убытков, потраченных на ликвидацию последствий разлива нефтепродуктов;</li> <li>– о взыскании демереджа;</li> <li>– о взыскании по договору транспортной экспедиции (4);</li> <li>– о признании договора морской перевозки недействительным.</li> </ul>
Арбитражный суд Северо-Кавказского округа	<p>Всего 9 дел:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– о признании незаконными отказов в выдаче разрешения на выход судна;</li> <li>– о взыскании по договору тайм-чартера;</li> <li>– о признании недействительным договора морской перевозки;</li> <li>– о взыскании по договору морской перевозки;</li> <li>– о взыскании по договору транспортной экспедиции;</li> <li>– о привлечении к ответственности за нарушение правил таможенного декларирования (4).</li> </ul>
Арбитражный суд Поволжского округа	<p>Всего 3 дела:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– о взыскании по договору бербоут-чартера;</li> <li>– о взыскании по договору морской перевозки;</li> <li>– о признании незаконными действий капитана морского порта.</li> </ul>
Арбитражный суд Восточно-Сибирского округа	<p>Одно дело о привлечении к ответственности за нарушение правил пересечения государственной границы.</p>

### Дела в арбитражных апелляционных судах

Судами апелляционной инстанции в 2023 г. было рассмотрено 114 «морских» дел: 38 посвящены вопросам морского публичного права, а 76 – вопросам морского частного права.

В рамках частного права чаще всего споры возникают в результате неисполнения или ненадлежащего исполнения договорных обязательств. Однако есть споры, основанием возникновения которых является причинение

вреда (например, дела № А51-18689/2022, А40-143512/2022).

Ниже представлена таблица с распределением дел между судами апелляционной инстанции.

### Дела в арбитражных судах первой инстанции

В 2023 г. в судах первой инстанции было рассмотрено 409 «морских» дел. Из них 289 относятся к частному праву, 120 – к публичному.



Суды апелляционной инстанции	Категории дел
4-й ААС	<p>Всего 2 дела:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– о взыскании по договору морской перевозки;</li> <li>– о взыскании по договору транспортной экспедиции.</li> </ul>
5-й ААС	<p>Всего 30 дел:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– об обязанности вернуть судно по договору тайм-чартера (4);</li> <li>– о взыскании по договору морской перевозки (5);</li> <li>– о взыскании по договору транспортной экспедиции (2);</li> <li>– о взыскании убытков, причиненных неправомерным выловом (добычей) водных биологических ресурсов;</li> <li>– о привлечении к ответственности за нарушение правил пересечения государственной границы (8);</li> <li>– о взыскании вреда, причиненного водному объекту;</li> <li>– о признании незаконными распоряжений исполняющего обязанности капитана морского порта;</li> <li>– о включении в реестр требований по договору морской перевозки;</li> <li>– о взыскании по договору бербоут-чартера;</li> <li>– о взыскании по договору хранения морских судов;</li> <li>– о привлечении к ответственности за нарушение правил таможенного декларирования (5).</li> </ul>
6-й ААС	<p>Всего 4 дела:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– о взыскании по договору морского агентирования;</li> <li>– о взыскании по договору транспортной экспедиции;</li> <li>– о привлечении к ответственности за нарушение правил таможенного декларирования (2).</li> </ul>
9-й ААС	<p>Всего 21 дело:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– о взыскании процентов за пользование чужими денежными средствами, начисленных на демередж;</li> <li>– об обязанности обеспечить беспрепятственное пользование услугами по перевозке посредством паромной линии;</li> <li>– о взыскании по договору морского страхования (5);</li> <li>– о взыскании убытков, причиненных навалом;</li> <li>– о признании недействительным договора тайм-чартера;</li> <li>– о взыскании по договору транспортной экспедиции (6);</li> <li>– о взыскании по договору тайм-чартера (2);</li> <li>– о взыскании по договору морской перевозки;</li> <li>– о взыскании убытков, причиненных ненадлежащей ледовой проводкой судна;</li> <li>– о привлечении к ответственности за нарушение правил таможенного декларирования (2).</li> </ul>
10-й ААС	<p>Всего 4 дела:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– о взыскании по договору морского страхования;</li> <li>– о включении в реестр требований кредиторов должника долга по договору морского страхования;</li> <li>– о взыскании вреда, причиненного водному объекту;</li> <li>– о привлечении к ответственности за нарушение правил таможенного декларирования.</li> </ul>
11-й ААС	<p>Два дела о взыскании по договору морской перевозки.</p>

Суды апелляционной инстанции	Категории дел
12-й ААС	Всего 2 дела: <ul style="list-style-type: none"> <li>– о признании незаконными действий по исключению судна из международного реестра судов;</li> <li>– о привлечении к ответственности за нарушение правил таможенного декларирования.</li> </ul>
13-й ААС	Всего 23 дела: <ul style="list-style-type: none"> <li>– о взыскании по договору морской перевозки (4);</li> <li>– о привлечении к ответственности за нарушение порядка прохождения установленных контрольных пунктов (точек) (2);</li> <li>– о взыскании по договору морского агентирования (2);</li> <li>– о взыскании по договору тайм-чартера;</li> <li>– о признании недействительным решения об отказе в выдаче судового санитарного свидетельства;</li> <li>– о взыскании демереджа (3);</li> <li>– о взыскании по договору транспортной экспедиции (2);</li> <li>– о взыскании по договору бербоут-чартера;</li> <li>– о взыскании убытков, причиненных навалом;</li> <li>– о привлечении к ответственности за нарушение правил пересечения государственной границы;</li> <li>– о привлечении к ответственности за нарушение правил таможенного декларирования (5).</li> </ul>
14-й ААС	Всего 5 дел: <ul style="list-style-type: none"> <li>– о взыскании по договору морской перевозки груза (2);</li> <li>– о взыскании демереджа (2);</li> <li>– о привлечении к ответственности за нарушение правил пересечения государственной границы.</li> </ul>
15-й ААС	Всего 17 дел: <ul style="list-style-type: none"> <li>– о взыскании по договору на проведение работ по выемке донного грунта;</li> <li>– о признании права собственности на судно;</li> <li>– о взыскании по договору морской перевозки (4);</li> <li>– о взыскании по договору на ремонт судна;</li> <li>– о взыскании по договору о спасании судна;</li> <li>– о взыскании по договору транспортной экспедиции (2);</li> <li>– о признании незаконными отказов в выдаче разрешения на выход судна;</li> <li>– о привлечении к ответственности за нарушение правил таможенного декларирования (6).</li> </ul>
17-й ААС	Одно дело о взыскании по договору транспортной экспедиции.
21-й ААС	Всего 3 дела: <ul style="list-style-type: none"> <li>– об отмене обеспечительных мер в отношении судна (2);</li> <li>– о признании недействительным предостережения Ространснадзора.</li> </ul>

В области морского частного права, как и в прошлые годы, истцы в основном взыскивают задолженность по различным договорам (тайм-чартер, бербоут-чартер, перевозка груза, агентирование). В сфере публичного права доминирующая часть дел посвящена незаконному пересечению государственной границы.

Всего за 2023 г. арбитражным судами было рассмотрено 574 дела по «морским» спорам. Из них 406 дел были посвящены вопросам частного права и 168 – вопросам публичного. Большинство дел, как и в прошлые годы, возникали в результате неисполнения или ненадлежащего исполнения договорных обязательств.

Отдельно стоит кратко рассмотреть несколько интересных споров и позиций судов.

## Примечательные дела и позиции

### 1. Дело о спасании члена экипажа (№ А32-25678/2022)

#### *Обстоятельства*

В связи с болезнью члена экипажа (инфаркт) судно подало сигнал бедствия для направления члена экипажа на берег для оказания медицинской помощи. На сигнал откликнулось ближайшее судно, принадлежащее ФГБУ «Морспасслужба» (далее – Морспасслужба). Представители спасателей заявили, что транспортировка члена экипажа на берег является возмездной услугой и потребовали от агента судовладельца издать письмо, гарантирующее выплату в пользу спасателей вознаграждения в соответствии с их расчетом. В противном случае Морспасслужба отказывалась осуществлять транспортировку. Агент указанное гарантийное письмо выдал, а после оплатил около 1 250 000 руб. вознаграждения в пользу спасателей. Впоследствии агент подал иск в суд о возврате выплаченных средств в связи с навязыванием несправедливых условий договора со стороны Морспасслужбы.

#### *Позиция судов первой и апелляционной инстанций*

Суд первой инстанции, поддержанный судами апелляционной и кассационной инстанций, в удовлетворении исковых требований отказал.

Свою позицию суды мотивировали тем, что истец сигнал SOS не подавал, никаких медицинских заключений о существующей угрозе жизни и здоровью члена экипажа не направлял. На основании этого суды сделали вывод, что был заключен не договор о спасании, а договор о снятии члена экипажа с судна, следовательно, положения ст. 346 КТМ РФ о запрете вознаграждения в данном случае неприменимы. Суды также указали, что доводы о кабальности сделки не обоснованы и не соответствуют действительности. Услуга по снятию больного члена экипажа могла осуществляться не только силами ответчика, но и силами иных организаций, ничто не ограничивало возможности истца заключить договор на иных условиях, в том числе и с другими контрагентами, однако истец обратился к Морспасслужбе.

#### *Комментарий*

Требование вознаграждения в связи со спасанием людей прямо запрещено Международной конвенцией о спасании 1989 г. Это же положение содержится и в ст. 346 КТМ РФ. Вследствие этого сам факт требования спасательного вознаграждения вызывает вопросы. При этом решение суда о квалификации договора о транспортировке члена экипажа с инфарктом в качестве обычного оказания услуг, а не спасания, также спорно. Даже если предположить, что Морспасслужба могла требовать вознаграждение, то сумма в 1 250 000 руб. за транспортировку одного члена экипажа до берега для оказания медицинской помощи кажется явно несоразмерной платой относительно затраченных усилий.

Дополнительно стоит отметить, что суда Морспасслужбы не осуществляют международных рейсов, и сама организация в первую очередь занимается спасанием и действует в пределах территориальных вод Российской Федерации, что зачастую означает возможность ареста спасенного имущества. Практика завышения своего вознаграждения со стороны Морспасслужбы с последующем его уменьшением в ходе судебного процесса или переговоров, аресты судов по требованиям такого завышенного вознаграждения, а также надежда на удовлетворение завышенных требований в связи с тем, что спасатели смогут арестовать спасенное имущество, типичны для Морспасслужбы.

### 2. Дело о спасании судна (№ А51-761/2020)

#### *Обстоятельства*

24 сентября 2019 г. на судне «Петр Житников» произошел пожар, в связи с чем был дан сигнал о происшествии. Он был принят пятью спасательными судами. Одно из них, МСБ «Атлас», принадлежало Морспасслужбе.

Между АО «Холдинговая компания «Дальморепродукт»» (собственник аварийного судна) и Морспасслужбой был заключен договор о спасании.

Статьей 5 договора было определено вознаграждение при достижении полезного результата в размере 200 000 долл. США. Статьей 6 договора также было предусмотрено, что независимо от достижения полезного результата судовладелец возмещает спасателю понесенные расходы по эксплуатации МСБ «Атлас» из расчета 750 000 руб. за каждые сутки. Условия статьи

не могут быть оспорены в судебном порядке, а также пересмотрены в сторону снижения точной ставки эксплуатации МСБ «Атлас».

После заключения договора МСБ «Атлас» приступил к выполнению аварийно-спасательных работ. 1 октября 2019 г. работы были закончены, пожар был ликвидирован, мореходность судна была восстановлена.

По сведениям Морспасслужбы, общая продолжительность работы принадлежащего ему МСБ «Атлас» с учетом времени возвращения судна в порт приписки составила 7 суток 23 часа 50 минут. На основе затраченного времени и приведенных положений договора цена услуг Морспасслужбы составила 19 082 730 руб.

АО «Холдинговая компания «Дальморепродукт» отказалось оплачивать услуги Морспасслужбы, в связи с чем последняя обратилась в суд.

В свою очередь, АО «Холдинговая компания «Дальморепродукт»», полагая предъявленную сумму завышенной, подало встречный иск о признании ст. 5 и 6 Договора недействительными.

#### *Позиция судов первой и апелляционной инстанций*

Суд первой инстанции пришел к выводу о том, что поскольку размер вознаграждения и компенсации расходов спасателя определены в договоре, то к спорным правоотношениям не подлежат применению статьи 341 и 342 КТМ РФ о порядке и условиях поощрения спасателя. По мнению суда, истец мог отказаться от услуг, однако, добровольно заключив спорный договор в своих интересах, тем самым выразил готовность оплатить оказанные услуги с учетом достигнутого полезного результата.

В итоге суд первой инстанции удовлетворил первоначальные требования, а в удовлетворении встречного иска отказал. Апелляционный суд решение поддержал, добавив, что довод истца о завышенной плате по договору бездоказателен.

#### *Позиция суда кассационной инстанции*

По смыслу ст. 343 КТМ РФ понесенные спасателем расходы и убытки подлежат отдельному возмещению ему в качестве специальной компенсации только в случае, если он не смог заработать вознаграждение согласно ст. 342 Кодекса. Следовательно, Морспасслужба имеет право только на вознаграждение по ст. 342 КТМ РФ.

При этом, исходя из принципа обеспечения баланса прав сторон и в целях поощрения спасательных операций, названное вознаграждение выплачивается с учетом определенных в законе критериев.

Суд округа указал, что вывод суда первой инстанции о неприменении к спорным отношениям сторон положений ст. 341, 342 КТМ РФ по мотиву согласования сторонами при заключении договора иных правил определения цены услуг является ошибочным. Стороны при заключении подобных сделок не могут объективно предвидеть конечный результат спасательной операции, а также объем вклада спасателя в предотвращение ущерба аварийному судну.

Итоговый размер вознаграждения должен определяться в каждом конкретном случае в зависимости от достигнутого спасателем результата с учетом всех критериев, предусмотренных п. 1 ст. 342 КТМ РФ. Кроме того, размер вознаграждения должен учитывать вклад каждого из спасателей в спасение судна.

Дополнительно суд округа отметил, что нижестоящие суды не учли, что в силу п. 1 ст. 337 КТМ РФ стороны не вправе своим договором исключить применение статьи 339 КТМ РФ, согласно которой договор или любые его условия могут быть признаны недействительными или изменены не только при его заключении под влиянием опасности, но и в случае, если плата, предусмотренная договором, чрезмерно завышена или занижена по отношению к фактически оказанным услугам.

В итоге суд округа акты нижестоящих судов отменил и отправил дело на новое рассмотрение.

#### *Итоговый акт*

14 июня 2023 г. судом первой инстанции вынесено решение. Первоначальные требования удовлетворены частично: взыскано 2 343 845 руб. 48 коп. (суд произвел расчет на основе ст. 342 КТМ РФ). Встречные требования удовлетворены в полном объеме: признаны недействительными статьи 5 и 6 договора, как противоречащие Международной конвенции о спасании 1989 г. и КТМ РФ.

#### *Выводы*

Положения ст. 341, 342 КТМ РФ являются императивными и не могут быть изменены соглашением сторон. Размер вознаграждения должен

определяться в каждом конкретном случае в зависимости от достигнутого спасателем результата с учетом всех критериев, предусмотренных пунктом 1 ст. 342 КТМ РФ.

### **3. Дело об отказе от заключения договора на уборку разлива нефти (№ А32-44596/2019)**

#### *Обстоятельства*

В указанном деле требования к Морспасслужбе были заявлены ООО «Контур СПб» в связи с тем, что Морспасслужба на протяжении нескольких месяцев отказывалась заключать договор на осуществление операций по ликвидации разливов нефти. При этом ООО «Контур СПб» без заключенного с Морспасслужбой договора не могло осуществить свои обязательства по договору бункеровки судна и из-за этого несло убытки.

#### *Позиция судов первой и апелляционной инстанций*

Суд в удовлетворении иска отказал.

#### *Общий комментарий к делам № 1, 2, 3*

Вышеописанные дела № А32-44596/2019, А32-25678/2022 и А51-761/2020 демонстрируют, что, несмотря на то, что Морспасслужба является бюджетным учреждением, т.е. некоммерческой организацией, действует эта организация как типичный монополист. В попытке завязать свое вознаграждение или получить больше платы по договору Морспасслужба, пользуясь своим положением на рынке, навязывает судовладельцам несправедливые условия. Идея создания публичной организации, которая будет осуществлять спасание в море и обеспечивать безопасность мореплавания и защиту окружающей среды, заслуживает поддержки. Однако ее реализация в форме монополиста, навязывающего свои условия участникам рынка, находящегося в постоянных судебных разбирательствах и арестовывающего любое попавшееся имущество, как минимум спорна.

В рамках дискуссии время от времени появляется мнение о том, что Морспасслужба закладывает в свое вознаграждение еще и суммы для поддержания деятельности, а не только плату за спасание, – своего рода налог. Указанная позиция не разрешает проблему деятельности Морспасслужбы и принципов такой деятельно-

сти, а скорее усиливает ее. Если для обеспечения данной организации нужны дополнительные налоговые отчисления или сборы, то они могут взыскиваться в рамках портовых и иных сборов прямо, а не закладываться в спасательное вознаграждение. На наш взгляд, в таком случае деятельность бюджетного учреждения может стать более открытой.

### **4. Дело о взыскании бербоут-чартерным фрахтователем неосновательного обогащения с собственника судна (№ А59-6112/2021)**

#### *Обстоятельства*

Бербоут-чартерный фрахтователь подал иск против собственника судна в связи с тем, что в цену аренды по бербоут-чартеру с условием выкупа входила выкупная стоимость судна. В связи с тем, что судно было повреждено, а затем утилизировано, бербоут-чартерный владелец потребовал взыскания суммы данных выкупных платежей в качестве неосновательного обогащения, так как встречного исполнения по договору не получил.

#### *Итоговая позиция судов*

Суды встали на сторону фрахтователя и, во-первых, признали выплаченные суммы выкупных платежей неосновательным обогащением собственника, а во-вторых, взыскали указанные суммы в пользу истца.

#### *Комментарий*

Указанная квалификация отношений по возврату исполненного по договору является типичной для российских судов. Вместе с тем между сторонами имеется договор, по которому осуществлялись указанные платежи. По каким-либо причинам договор не исполняется. Квалификация таких отношений в качестве неосновательного обогащения вызывает вопросы. Зачастую в чартерах предусмотрено условие о возврате оплаченного по договору в случае неисполнения такой сделки со стороны судовладельца, а также дополнительные неустойки и штрафы. Применение норм о неосновательном обогащении не позволяет использовать договорные условия, в том числе об ограничении ответственности судовладельца. Создавать же конкуренцию – значит позволять фрахтователю определять то, какую ответственность будет

нести судовладелец, и, соответственно, размер такой ответственности. Такое решение нежелательно для правопорядка, так как создает правовую неопределенность в отношениях сторон и не дает возможность судовладельцу, который не в состоянии исполнить договор, рассчитать свои риски от такого неисполнения и выбрать разумную модель поведения.

В данном деле указание на то, что исполненное по договору является неосновательным обогащением, на первый взгляд не влечет несправедливых последствий для сторон. Однако в похожих случаях при заключении рейсового или тайм-чартера ситуация может быть иной с учетом того, что ответственность судовладельца по договору перевозки, который, в свою очередь, может быть выражен в тайм- или рейсовом чартере, ограничена. Дать возможность фрахтователю выбирать основание ответственности перевозчика в таком случае – значит предоставить ему возможность в одностороннем порядке определять размер такой ответственности.

### **5. Дело о столкновении судов (№ А12-13685/2022)**

#### *Обстоятельства и позиции судов*

Спор возник из столкновения судов. Указанное дело отражает типичное развитие споров о столкновении (навале) судов в России. В данном деле не высказывается какой-либо особой правовой позиции и отсутствует уникальное толкование правовых норм. Фактически спор сводится к прениям касательно размера и относимости определенных убытков к столкновению. Стороны спорили о применении правила «новое за старое» при расчете стоимости ремонта. Некоторые из поврежденных частей судна были старыми, и вместо них были поставлены новые элементы. Неясно, обязано ли причинившее вред лицо оплачивать замену оборудования (корпуса) судна полностью или пропорционально повреждению старых частей. В рассматриваемом деле убытки в связи со столкновением были выплачены в пользу потерпевшей стороны в полном объеме.

#### *Комментарий*

Позиция российских судов по таким делам часто сводится к выяснению того, понесло или нет потерпевшее лицо убытки, которые заявляет. Особую сложность в этом вопросе вызывает

практически повсеместное наличие менеджерских соглашений, согласно которым затраты по ремонтным работам осуществляются менеджером судна, а далее возмещаются судовладельцем (часто посредством взаимозачетов по платежам по договору). В таком случае надлежащих доказательств несения конкретных расходов у судовладельца, который заявляет требование, нет. В отсутствие таких доказательств требования судовладельца, по мнению российских судов, удовлетворению не подлежат.

Та же ситуация возникает в связи с наличием страхования Каско судов. Вследствие выплаты страхового возмещения требование переходит к страховщику в порядке суброгации. В связи с этим страховщик должен предъявлять отдельный иск (быть соистцом). В настоящем деле такой проблемы не возникло.

### **6. Дело о расторжении договора аренды судна с экипажем в связи с ограничением судоходства в районе осуществления военных действий (№ А40-105908/2022)**

#### *Обстоятельства*

В указанном деле, посвященном аренде судна с экипажем, истец (фрахтователь) заявил требование о расторжении договора тайм-чартера в связи с невозможностью использования судна, вызванной ограничением судоходства в районе пользования из-за военных учений Черноморского флота ВМФ России, а также дальнейшего начала военных действий в Черном море. Договор между сторонами был расторгнут, однако получить какие-либо выплаты для возмещения затрат, причиненных невозможностью исполнения договора и отказом другой стороны от расторжения договора во внесудебном порядке, фрахтователю не удалось.

#### *Позиция судов*

Суд первой инстанции, решение которого было подтверждено в апелляции и кассации, указал, что описанные обстоятельства являются достаточно существенными и дают право фрахтователю на односторонний отказ от договора. Тем не менее сумма внесенной предоплаты была признана платой за отказ от договора в связи с тем, что судовладелец фактически приступил к исполнению договора аренды в части мобилизации и демобилизации судна для его дальнейшей передачи фрахтователю.

*Комментарий*

Указанный спор интересен в первую очередь в части демонстрации того, как военные действия в Украине влияют на коммерческие отношения в области торгового мореплавания. Мы полагаем, что в скором времени таких дел станет больше в связи с дополнительным страхованием от военных рисков, ограничением судоходства в районе боевых действий и иными обстоятельствами.

### **7. Вечный вопрос о правовой природе демереджа (№ А51-19414/2022)**

Существуют две взаимоисключающие теории по вопросу правовой природы демереджа: демередж как регулятивное обязательство; демередж как вид гражданско-правовой ответственности<sup>1</sup>. Выбор одной из теорий имеет большое практическое значение, так как он влияет на определение возможности начисления неустойки на сумму невыплаченного демереджа. В случае с первой теорией начисление неустойки возможно, в случае выбора второй – нет.

В рассматриваемом деле суды апелляционной и кассационной инстанций заняли вторую позицию, отказав истцу во взыскании неустойки. Так, суд округа, мотивируя судебный акт в части отказа во взыскании пени за просрочку оплаты демереджа, указал:

«[В] силу прямого указания статьи 132 КТМ демередж вносится за простой судна в течение контрсталийного времени, то есть основанием возникновения обязательства по уплате демереджа является превышение фрахтователем согласованного стальнойного времени погрузки, представляющее собой неординарную, не ожидаемую динамику правоотношений.

Следовательно, уплата демереджа является охранительным обязательством, направленным на удовлетворение имущественного интереса управомоченной стороны, затронутого нарушением регулятивного правоотношения, связанного с обычными действиями его участников. <...>

Исходя из толкования указанных норм права, суд апелляционной инстанции отклонил доводы ООО «СДС Шиппинг», аналогичные доводам

<sup>1</sup> См.: *Путря К.Е.* В демередже не увидели убытка судовладельца. Дело №А70-14648/2021 (ФГУП «Атомфлот» в. ООО «Запсибгазпром-Газификация») // Морское право. 2022. № 1. С. 48–55.

кассационной жалобы, относительно того, что демередж представляет собой самостоятельное гражданско-правовое обязательство фрахтователя, а не меру ответственности...»

Из аргументации суда следует вывод о том, что демередж является мерой гражданско-правовой ответственности, основанием возникновения которой является превышение фрахтователем согласованного стальнойного времени погрузки (правонарушение). В связи с этим суд обоснованно признал невозможным начисление неустойки на сумму демереджа.

### **8. Об органах, имеющих полномочия выдавать капитану порта предписания, в соответствии с которыми ему запрещено выдавать разрешение на выход судна из морского порта (№ А32-47658/2022)**

В соответствии с п. 3 ч. 1 ст. 80 КТМ РФ капитан морского порта имеет право отказать в выдаче разрешения на выход судна из морского порта в случае предписания уполномоченных на то государственных органов.

В законодательстве нет закрепленных критериев, по которым можно однозначно ответить на вопрос, является ли тот или иной орган уполномоченным на выдачу вышеуказанных предписаний. При этом ответ на данный вопрос крайне важен, ведь каждый день простоя судна несет для судовладельца серьезные убытки.

В рассматриваемом деле встал вопрос относительно возможности выдачи предписаний следственными органами.

Суды, с учетом признания судна вещественным доказательством, согласно части 4 ст. 21 УПК РФ, устанавливающей обязательность требований следователей и дознавателей, пришли к выводу о наличии у должностных лиц следственных органов полномочий выдавать предписания капитану морского порта.

Приведенная позиция является разумной. Однако указанное судебное дело не решает общей проблемы определения полномочий других органов выдавать соответствующие предписания. Например, имеет ли право Росприроднадзор выдавать такие предписания? Исходя из положений Федерального закона от 10 января 2002 г. № 7-ФЗ «Об охране окружающей среды», приказа Росприроднадзора от 29 сентября 2010 г. № 283, Положения о Рос-

природнадзоре<sup>2</sup> данная служба не имеет таких полномочий.

К сожалению, это не означает, что капитан морского порта в случае поступления предписания от Росприроднадзора даст разрешение на выход судна, несмотря на предписание. Скорее наоборот: с большой долей вероятности капитан порта подчинится службе и не будет выдавать разрешение. При этом объяснить капитану неправомерность предписания будет крайне сложно, так как такая неопределенность законодательных предписаний дает огромный простор для их толкования. Цель капитана – избежать дополнительной ответственности. Риск ответственности со стороны Росприроднадзора за неисполнение предписания кажется более серьезным, нежели риск ответственности за необоснованный отказ в выдаче разрешения на выход судна.

<sup>2</sup> Постановление Правительства РФ от 30 июля 2004 г. № 400 (ред. от 11.04.2024) «Об утверждении Положения о Федеральной службе по надзору в сфере природопользования и внесении изменений в Постановление Правительства Российской Федерации от 22 июля 2004 г. № 370».

### **9. Дела с участием Maersk в России после начала военных действий в Украине (№ А41-49070/2022, А56-107142/2022)**

Указанные дела интересны тем, что демонстрируют как *Maersk*, один из крупнейших собственников контейнеров в мире, продолжает деятельность в России, несмотря на заявление о прекращении деятельности в России и Беларуси сразу после начала военных действий в Украине 24 февраля 2022 г. Согласно указанным решениям ООО «Маэрск», в соответствии с условиями агентского соглашения, продолжает судебные процессы от имени *Maersk A/S*, а также заключает договоры на осуществление перевозок, импорта и экспорта грузов по внешнеторговым контрактам грузоотправителей. Интересно, что многие зарубежные компании после ухода из России продают свои активы менеджерам компании или российским покупателям. Однако *Maersk* действует именно через договор агентирования. ■



## II. REVIEW OF RUSSIAN CASE LAW

# Statistics and General Overview

### Statistics and Overview of selected cases\*

The issue of the Maritime Law Journal covers the whole year 2023. We traditionally summarize the statistics of commercial maritime disputes considered by commercial courts.

The characteristics of this period is the adoption of the Resolution of the Plenum of the Supreme Court of the Russian Federation No. 15 dated 01.06.2023 "On Some Issues of Adoption by Courts of Measures to Secure a Claim, Interim Measures and Preliminary Defense Measures". The said act, in particular, clarifies that in certain cases arrest may be imposed on the property owned by a person who is not a defendant in a lawsuit, and as an example the norm of subpar. Paragraph 4 of

Article 390 of the Russian Merchant Code (hereinafter – MSC RF) (paragraph 22), according to which a ship may be arrested if the responsible person is its charterer.

### Cases heard in courts of cassation instance (court of districts)

In 2023, 51 maritime cases were heard in the county courts. 41 cases deal with maritime private law issues and only 10 cases with public law issues. In the period under review, there is no category of cases in the cassation courts that significantly prevails over others in numerical value.

Below is a table with the distribution of cases among the courts of cassation instance.

District Courts	Categories of Cases
The Commercial Court of the Far Eastern District	12 cases in total: <ul style="list-style-type: none"><li>– on compensation for damage caused to a water body (2);</li><li>– on recovery under a time charter agreement;</li><li>– on recognizing an unlawful order of the seaport Harbour Master to ensure safe anchorage of the vessel;</li><li>– on recovery under the contract of maritime transportation (2);</li><li>– on inclusion of debt under the contract of sea transportation, interest for use of alien monetary funds in the register of creditors' claims;</li><li>– on recovery of unjust enrichment in the amount; redemption value of the vessel;</li><li>– on recovery under bareboat charter contract;</li><li>– on recovery under time charter contract;</li><li>– on obligation to return the vessel;</li><li>– on termination of the bareboat charter contract.</li></ul>
The Commercial Court of the Moscow District	14 cases in total: <ul style="list-style-type: none"><li>– on recovery under time charter contract (2);</li><li>– on recovery under a contract of maritime transportation;</li><li>– on invalidation of an order of Rosprirodnadzor to eliminate littering of the water area;</li></ul>

\* Review prepared by Bulat Karimov and Alexey Charchenko.

District Courts	Categories of Cases
	<ul style="list-style-type: none"> <li>– on recovery of damage caused to a water body;</li> <li>– on recovery of demurrage;</li> <li>– on recovery under bareboat charter contract (2);</li> <li>– on recovery of losses caused by improper ice navigation of a vessel;</li> <li>– on recovery under marine insurance contract (2);</li> <li>– on recovery under the contract of maritime transport forwarding (2);</li> <li>– on being held liable for violation of customs declaration rules.</li> </ul>
The Commercial Court of the Northwestern District	12 cases in total: <ul style="list-style-type: none"> <li>– on declaring a vessel missing;</li> <li>– on recovery under a contract of maritime carriage (4);</li> <li>– on recovery of losses spent on liquidation of consequences of oil product spill;</li> <li>– on recovery of demurrage;</li> <li>– on recovery under the contract of transport forwarding (4);</li> <li>– on invalidation of a contract of sea carriage.</li> </ul>
The Commercial Court of the North-Caucasus District	9 cases in total: <ul style="list-style-type: none"> <li>– on recognising refusals to issue permission for the vessel to leave as unlawful;</li> <li>– on recovery under time charter contract;</li> <li>– on invalidation of the contract of carriage by sea;</li> <li>– on recovery under the contract of carriage by sea;</li> <li>– on recovery under the contract of transport forwarding;</li> <li>– on being held liable for violation of customs declaration rules (4).</li> </ul>
The Commercial Court of the Volga District	3 cases in total: <ul style="list-style-type: none"> <li>– on recovery under bareboat charter contract;</li> <li>– on recovery under a contract of carriage by sea;</li> <li>– on recognising unlawful actions of the seaport Harbour Master.</li> </ul>
The Commercial Court of the East Siberian District	1 case in total: <ul style="list-style-type: none"> <li>– on prosecution for violation of the rules of crossing the state border.</li> </ul>

**Cases heard in courts of appellate instance**

114 maritime cases were heard by the Courts of Appeal in 2023. 38 cases deal with maritime public law issues and 76 with maritime private law issues.

In private law, disputes most often arise as a result of non-performance or improper performance of contractual obligations. However, there are disputes which are based on the infliction of harm

(for example, cases No. A51-18689/2022, No. A40-143512/2022).

Below is a table showing the distribution of cases among the courts of appeal.

**Cases heard in courts of the first instance**

In 2023, 409 maritime cases were heard in the courts of first instance. Of these, 289 relate to private law and 120 to public law.

Courts of Appeal	Categories of cases
The 4 <sup>th</sup> Commercial Court of Appeal (hereinafter – CCA)	2 cases in total: <ul style="list-style-type: none"> <li>– on obligation to return a vessel under a time charter contract (4);</li> <li>– on recovery under a contract of maritime transportation (5);</li> </ul>
The 5 <sup>th</sup> CCA	30 cases in total: <ul style="list-style-type: none"> <li>– on the obligation to return the vessel under the time charter contract (4);</li> <li>– on recovery under contract of carriage by sea (5);</li> </ul>

Courts of Appeal	Categories of cases
	<ul style="list-style-type: none"> <li>– on recovery under the contract of transportation forwarding (2);</li> <li>– on the recovery of losses caused by illegal fishing (production) of aquatic biological resources;</li> <li>– on prosecution for violation of the rules of crossing the state border (8);</li> <li>– on recovery of damage caused to water body;</li> <li>– on recognizing the order of the acting seaport Harbour Master as unlawful;</li> <li>– on inclusion in the register of claims under the contract of maritime transportation;</li> <li>– on recovery under the bareboat charter contract;</li> <li>– on recovery under the contract of storage of marine vessels;</li> <li>– on bringing to responsibility for violation of customs declaration rules (5).</li> </ul>
The 6 <sup>th</sup> CCA	<p>4 cases in total:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– on recovery under maritime agency contract;</li> <li>– on recovery under a contract of transportation forwarding;</li> <li>– on being held liable for violation of customs declaration rules (2).</li> </ul>
The 9 <sup>th</sup> CCA	<p>21 cases in total:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– on recovery of interest for the use of other people’s money accrued on demurrage;</li> <li>– on the obligation to ensure unhindered use of transport services by means of a ferry line;</li> <li>– on recovery under the marine insurance contract (5);</li> <li>– on recovery of losses caused by bulk;</li> <li>– on invalidation of time charter contract;</li> <li>– on recovery under the contract of transport forwarding (6);</li> <li>– on recovery under time charter contract (2);</li> <li>– on recovery under the contract of carriage by sea;</li> <li>– on recovery of losses caused by improper ice navigation of the vessel;</li> <li>– on prosecution for violation of customs declaration rules (2).</li> </ul>
The 10 <sup>th</sup> CCA	<p>4 cases in total:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– on recovery under a marine insurance contract;</li> <li>– on inclusion of debt under a marine insurance contract in the register of the debtor’s creditors’ claims;</li> <li>– on recovery of damage caused to a water body;</li> <li>– on bringing to responsibility for violation of customs declaration rules.</li> </ul>
The 11 <sup>th</sup> CCA	<p>2 cases in total:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– on recovery under the contract of carriage by sea (2).</li> </ul>
The 12 <sup>th</sup> CCA	<p>2 cases in total:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– on recognising unlawful actions to exclude a ship from the International Register of Ships;</li> <li>– on bringing to responsibility for violation of customs declaration rules.</li> </ul>
The 13 <sup>th</sup> CCA	<p>23 cases in total:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– on recovery under a contract of carriage by sea (4);</li> <li>– on bringing to responsibility for violation of the procedure for passing the established checkpoints (points) (2);</li> <li>– on recovery under the contract of maritime agency (2);</li> <li>– on recovery under time charter contract;</li> <li>– on invalidation of the decision on refusal to issue a ship sanitary certificate;</li> <li>– on recovery of demurrage (3);</li> <li>– on recovery under a contract of transport forwarding (2);</li> <li>– on recovery under bareboat charter contract;</li> </ul>

Courts of Appeal	Categories of cases
	<ul style="list-style-type: none"> <li>– on recovery of losses caused by bulk;</li> <li>– on bringing to responsibility for violation of the rules of crossing the state border;</li> <li>– on bringing to responsibility for violation of customs declaration rules (5).</li> </ul>
The 14 <sup>th</sup> CCA	5 cases in total: <ul style="list-style-type: none"> <li>– on recovery under the contract of carriage of goods by sea (2);</li> <li>– on recovery of demurrage (2);</li> <li>– on prosecution for violation of the rules of crossing the state border.</li> </ul>
The 15 <sup>th</sup> CCA	17 cases in total: <ul style="list-style-type: none"> <li>– on recovery under a contract for dredging works;</li> <li>– on recognition of ownership of a vessel;</li> <li>– for recovery under a contract of carriage by sea (4);</li> <li>– for recovery under a contract for repair of a vessel;</li> <li>– on recovery under a contract for salvage of a vessel;</li> <li>– on recovery under the contract of transport forwarding (2);</li> <li>– on recognising refusals to issue permission for vessel departure as unlawful;</li> <li>– on bringing to responsibility for violation of customs declaration rules (6).</li> </ul>
The 17 <sup>th</sup> CCA	1 cases in total <ul style="list-style-type: none"> <li>– on recovery under the contract of transport forwarding.</li> </ul>
The 21 <sup>th</sup> CCA	3 cases in total: <ul style="list-style-type: none"> <li>– on cancelling interim measures against a ship (2);</li> <li>– on invalidation of Rostransnadzor’s warning.</li> </ul>

In the area of maritime private law, as in previous years, claimants mainly recover debts under various contracts (time charter, bareboat charter, cargo carriage, agency). In the field of public law, the dominant part of cases is dedicated to illegal crossing of the state border.

A total of 574 maritime dispute cases were heard by the Commercial Courts in 2023. Of these, 406 cases dealt with private law issues and 168 with public law issues. The majority of cases, as in previous years, arose from non-performance or improper performance of contractual obligations.

Separately, it is worth briefly reviewing a few noteworthy disputes and positions of the courts.

## Remarkable cases and opinions

### 1. Crew member salvage (No. A32-25678/2022)

#### *Facts*

Due to the illness of a crew member (heart attack), the vessel gave a distress signal to send the crew member ashore for medical assistance. The nearest vessel belonging to Morspassluzhba responded. The representatives of the salvors stated that the transport of the crew member ashore

was a reimbursable service and demanded that the shipowner’s agent issue a letter guaranteeing payment in favour of the salvors in accordance with their calculation. Otherwise, salvors refused to carry out the transportation. The agent issued the said letter of guarantee and subsequently paid approximately RUB 1,250,000 in favour of the salvors. Subsequently, the agent claimed to recover the funds paid due to the imposition of unfair contractual terms by the salvors.

#### *Position of the court of first and appellate instance*

The Court of first instance, whose judgment was upheld by the Court of Appeal, found in favour of the defendant in full.

The Courts motivated their position by the fact that the claimant did not give a proper SOS signal and did not send any medical reports on the existing threat to the crew member’s life and health. Based on this, the courts concluded that in this situation, not a salvage contract was concluded, but a contract for the removal of a crew member from the vessel, therefore, the provisions of Art 346 of the MSC RF on the prohibition of remuneration are not applicable in this case. The courts also pointed out that the arguments on the intrusion are not substantiated and do not correspond to reality.

The service of removing a sick crew member could have been performed not only by the defendant, but also by other organisations; nothing restricted the claimant's ability to conclude a contract on other terms, including with other counterparties, but the claimant turned to the salvors.

#### *Comment*

The requirement of remuneration in connection with salvage service carried out to save life is expressly prohibited by the Salvage Convention of 1989 and the same provision contains in Article 346 of the MSC RF. Consequently, the very fact of demanding a salvage reward in the above situation raises questions. At the same time, the court's decision that the salvos rendered common services and not salvage regarding the transportation of a crew member with a heart attack to get medical assistance is also questionable. Even assuming that the Marine Rescue Service could demand a reward, the sum of RUB 1,250,000 for transporting one crew member to the shore to provide medical assistance seems clearly disproportionate to the effort expended.

Additionally, Morspassluzhba's vessels do not undertake international voyages and the organisation itself is primarily engaged in salvage and operates within the territorial waters of the Russian Federation. It usually means that they are able to arrest the property salvaged. The practice of the Morspassluzhba overstating its possible reward and then reducing it through litigation or negotiation, arresting vessels on claims for the claim of such overstated reward and hoping to satisfy overstated claims because the salvors have arrested salvaged property and the owner cannot use it and wishes to release such property as soon as possible is a typical Morspassluzhba's behaviour.

## **2. Ship salvage (No. A51-761/2020)**

#### *Facts*

On 24.09.2019 a fire occurred on the vessel Pyotr Zhitnikov, and therefore an incident signal was given. It was received by five rescue vessels. One of the vessels, the MSB vessel Atlas, belonged to the FGBU Morspassluzhba.

A salvage contract was concluded between JSC Holding Company Dalmoreproduct (the owner of the wrecked vessel) and FGBU Morspassluzhba.

Article 5 of the Contract defined the remuneration upon achievement of a useful result in the

amount of USD 200,000. Article 6 of the Contract also stipulated that irrespective of the achievement of useful result the shipowner shall reimburse the salvor for the expenses incurred for the operation of the MSB Atlas at the rate of 750,000 roubles for each day. The terms of the article cannot be challenged in court, nor can they be revised downwards in terms of the daily rate of the MSB Atlas operation.

After the Contract is entered into, MSB Atlas started salvage operations. On 01.10.2019 the works were completed the fire was eliminated and the vessel's seaworthiness was restored.

According to the information of FGBU Morspassluzhba, the total duration of the work of the MSB Atlas belonging to it, taking into account the time of the vessel's return to the home port, was 7 days 23 hours 50 minutes. Based on the time spent and the above provisions of the Contract, the price of services rendered by FGBU Morspassluzhba totalled 19,082,730 roubles.

Holding Company Dalmoreproduct refused to pay for the services of FGBU Morspassluzhba, in connection with which FGBU Morspassluzhba appealed to the court.

In turn, JSC Holding Company Dalmoreproduct, believing the amount charged to be overstated, filed a counterclaim to invalidate Articles 5 and 6 of the Agreement.

#### *Position of the courts of the first and appeal instances*

The court of first instance came to the conclusion that since the amount of remuneration and compensation of expenses of the rescuer are defined in the Contract, the norms of Articles 341, 342 of the MSC RF on the procedure and conditions of encouragement of the rescuer are not to be applied to the disputed legal relations. In the court's opinion, the claimant could refuse the services, however, having voluntarily concluded the disputable contract in its own interests, thereby expressed its readiness to pay for the services rendered, taking into account the achieved useful result.

As a result, the court of first instance satisfied the initial claims and dismissed the counterclaims. The Court of Appeal upheld the judgement, adding that the claimant's argument that the payment under the contract was excessive was unsubstantiated.

#### *Position of the Court of Cassation instance*

Within the meaning of Article 343 of the MSC RF the expenses and losses incurred by the salvor

are subject to separate reimbursement to him as a special compensation only if he was unable to earn remuneration under Article 342 of the named Code. Consequently, FGBU Morspassluzhba is entitled only to remuneration under Article 342 of the MSC RF.

At the same time, proceeding from the principle of ensuring the balance of rights of the parties and in order to encourage rescue operations, the said remuneration is paid taking into account the criteria defined in the law.

The District Court pointed out that the conclusion of the court of first instance on the inapplicability to the disputed relations of the parties of the provisions of Articles 341, 342 of the MSC RF on the grounds of agreement by the parties at the conclusion of the Agreement other rules for determining the price of services is erroneous. The parties at the conclusion of such transactions cannot objectively foresee the final result of the salvage operation, as well as the amount of contribution of the salvor in preventing damage to the wrecked vessel.

The final amount of remuneration should be determined in each particular case depending on the result achieved by the salvor, taking into account all the criteria stipulated by Paragraph 1 of Article 342 of the MSC RF. In addition, the amount of remuneration should take into account the contribution of each of the salvors to the salvage of the vessel.

Additionally, the district court noted that the lower courts did not take into account that by virtue of Paragraph 1 of Article 337 of the MSC RF the parties are not entitled to exclude by their contract the application of Article 339 of the MSC RF, according to which the contract or any of its terms can be recognised as invalid or amended, not only in case of its conclusion under the influence of danger, but also if the fee provided for by the contract is excessively high or low in relation to the actual services rendered.

As a result, the district court quashed the acts of the lower courts and sent the case for a new trial.

#### *Final Act*

On 14.06.2023 the court of first instance rendered a judgement. The initial claims were partially satisfied: RUB 2,343,845 and 48 kopecks were recovered (the court made the calculation on the basis of Article 342 of the Customs Code of the Russian Federation). The counterclaims were satisfied in full: Articles 5, 6 of the Contract were declared invalid as contradicting the International Convention on Salvage of 1989 and the MSC RF.

#### *Conclusions*

Provisions of Articles 341, 342 of the MSC RF are imperative and cannot be changed by agreement of the parties. The amount of remuneration should be determined in each particular case depending on the result achieved by the rescuer, taking into account all the criteria stipulated by paragraph 1 Article 342 of the MSC RF.

### **3. Refusal to conclude the contract on oil spill cleaning (No. A32-44596/2019)**

#### *Facts*

Kontur SPb LLC filed a claim against Morspassluzhba in connection with the fact that the salvors had refused for several months to enter into a contract for oil spill response operations. Kontur SPb could not fulfil its obligations under the ship bunkering contract without an agreement with the Morspassluzhba and incurred losses because of it.

#### *Position of the Court of first and appellate instance*

The Courts dismissed the claim.

#### *General comment to the cases Nos 1, 2 and 3*

The relevant case and cases Nos A32-25678/2022 and A51-761/2020 demonstrate that although this organisation is a budgetary institution, i.e., a non-profit organisation, it acts as a typical monopolist. In an attempt to inflate its remuneration or obtain more contractual fees, Morspassluzhba, taking advantage of its position on the market, imposes unfair conditions on ship-owners. The idea of creating a public organisation that would provide salvage and ensure maritime safety and protection of the environment deserves support. However, its implementation in the form of a monopolist imposing its conditions on market participants, being in constant litigation and arresting any property that comes up at least disputable.

The position appears from time to time that Morspassluzhba is putting a sum of money into its remuneration to maintain its activities, and not just a salvage fee, a kind of tax. It does not resolve the question of the activities of Morspassluzhba and the principles of such activities but rather reinforces them. If additional tax deductions or levies are necessary to support the activities of the federal budget state institution, such levies can be collected as part of the port and other dues directly rather than being implemented into the salvage

remuneration. In our opinion, as a result of these changes, the activities of the budget institution may become more open.

#### **4. Recovery of unjust enrichment from the shipowner by the charterer (No. A59-6112/2021)**

##### *Facts*

It was a claim made by the bareboat charterer against the shipowner in connection with the fact that the part of the hire under the bareboat charter with a buyout option was the purchase value of the ship. As the vessel was damaged and then utilised, the bareboat charterer claimed the relevant sums paid as a part of the unjust enrichment since it did not receive proper counter-performance.

##### *Final position of the courts*

The Courts found in favour of the charterer. First, they considered the buyout sums as unjust enrichment. Second, they recovered the relevant sums in favour of the claimant.

##### *Comment*

This qualification of the contractual relationship is typical of the Russian courts. However, in the situation under consideration, there was a contract between the parties under which the charterer paid the hire. For some reason, the shipowner did not perform the contract. In our opinion, the qualification of such relations as unjust enrichment is questionable. Often, there is a condition in charter parties to return the advance payments under the contract in case of non-performance by the shipowner as well as additional penalties for such non-performance. The application of the rules on unjust enrichment in such situations does not allow the application of contractual conditions, including the limitation of the shipowner's liability. Creating a choice of a cause of action in such situations is a way to allow the charterer to choose between what liability the shipowner will bear and, accordingly, the amount of such liability. This solution, in our view, is undesirable for the legal order since it creates legal uncertainty and does not allow the shipowner, who cannot fulfil its obligations, to calculate risks from such failure and choose a reasonable model of behaviour.

In this case, the qualification of the relations between the parties as unjust enrichment, at first glance, does not create unjust consequences for

the parties. However, in similar circumstances where time or voyage charter is concluded, the situation is different, considering that the shipowner's liability under the contract of carriage is usually limited, this contract may be concluded in the form of a charter. To give the charterer the choice of the cause of the shipowner's liability is to make it possible for the charterer to determine the amount of the carrier's liability by its own will.

#### **5. Collision (No. A12-13685/2022)**

##### *Facts and the courts' position*

The dispute arose out of a collision between two ships. The case in question reflects the typical development of collision disputes in Russia. This case does not contain any special legal position and there is no unique interpretation of legal norms. In fact, the dispute boils down to a clash of positions as to the relevance and amount of the damage caused by the collision. In this case, the dispute related to the application of the rule "new for old". Some of the damaged parts of the vessel were old, new elements were put in their place. In such a case, it is not clear whether the person who caused the damage is obliged to pay for the replacement of the vessel's equipment/hull in full or in proportion to the damage to the old parts. In the case under review, the collision damages were paid in full.

##### *Comment*

The position of the Russian courts in such cases often boils down to whether or not the injured party has suffered the damages claimed. A particular difficulty in this matter is the almost ubiquitous existence of management agreements whereby the costs of carrying out repairs are borne by the ship manager and then reimbursed by the shipowner (often by means of contractual payment offsets). In such a case, there is no proper evidence of the specific costs incurred by the shipowner. In the absence of such evidence, the shipowner's claim is, according to the position of Russian courts, cannot be satisfied.

The same situation arises in connection with the existence of hull insurance. As a consequence of the payment of the insurance compensation, the claim is transferred to the insurer by way of subrogation. The insurer must therefore bring a separate action/be a co-claimant in the case. This problem did not arise in the present case.

### **6. Termination of the charter due to the shipping restrictions in the war area (No. A40-105908/2022)**

#### *Facts*

In the relevant case, involving the time charter of a vessel, the charterer claimed the termination of an agreement due to the inability to use the vessel caused by the restriction of navigation in the area of contract due to military exercises of the Russian Black Sea Fleet and the further start of hostilities in the Black Sea. The contract between the parties was terminated, but the charterer did not obtain any payments to cover the costs caused by the impossibility of performance and the other party's refusal to terminate the contract out of court.

#### *Позиция судов*

The Court of first instance, whose judgment was upheld by the Court of Appeal, found that the described circumstances were substantial and sufficient to give the charterer the right to withdraw from the contract. However, the sum of the advance payment was considered the payment for the contract withdrawal. It was due to the fact that the shipowner started the contract performance and mobilisation and demobilisation of the vessel and equipment for the ship's transfer to the charterer.

#### *Comment*

The mentioned dispute is interesting first of all because of the way military actions in Ukraine influence commercial relations in the field of merchant shipping. We believe that in the near future, the number of such cases will increase due to the implementation of additional insurance against war risks, restriction of navigation in the area of hostilities and other circumstances.

### **7. The eternal question of the legal nature of demurrage (No. A51-19414/2022)**

There are two mutually exclusive theories on the legal nature of demurrage: demurrage as a regulatory obligation; demurrage as a type of civil liability<sup>1</sup>.

The choice of one of the theories is important in practice, as it affects the determination of whether

<sup>1</sup> *Putrya K.E. Demurrage Not Seen as Damages. Case No. A70-14648/2021 (FSUE "Atomflot" v. Zapsibgazprom-Gazifikatsiya Ltd) // Maritime Law Journal. 2022. No. 1. P. 48–55.*

a penalty can be charged on the amount of unpaid demurrage. In the case of the first theory, a penalty is possible, while in the case of the second theory, it is not.

In the case at hand, the courts of appeal and cassation instances took the second position, denying the claimant the penalty. Thus, the court of the district, motivating its judicial act in the part of refusal to recover penalties for late payment of demurrage, stated the following:

"[By virtue of] the express provision of Article 132 of the MSC RF, demurrage is payable for the demurrage of the vessel during the counter-staleness time, i.e., the basis of the obligation to pay demurrage is the charterer's exceeding of the agreed staleness time of loading, representing an extraordinary, not expected dynamic of the legal relationship.

Consequently, the payment of demurrage is a protective obligation aimed at satisfying the property interest of the authorised party affected by the violation of a regulatory legal relationship associated with the ordinary actions of its participants...

Proceeding from the interpretation of the mentioned norms of law, the court of appeal instance rejected the arguments of OOO "SDS Shipping", similar to the arguments of the cassation appeal, concerning the fact that demurrage is an independent civil legal obligation of the charterer, and not a measure of liability...".

Summarising the court's reasoning, it can be concluded that demurrage is a measure of civil liability, the basis for the occurrence of which is the Charterer's exceeding the agreed loading time (an offence). Therefore, the court reasonably recognised that it was impossible to charge a penalty for the amount of demurrage.

### **8. On authorities with the power to issue instructions to the Harbour Master prohibiting him from granting permission for a vessel to departure from the seaport (No. A32-47658/2022)**

In accordance with paragraph 3 Part 1 of Article 80 of the MSC RF, the seaport Harbour Master has the right to refuse to issue a permit for a vessel to leave the seaport in case of an instruction from authorised state authorities.

There are no fixed criteria in the legislation, according to which one can unambiguously an-



swer the question whether this or that authority is authorised to issue the above instructions. At the same time, the answer to this question is extremely important, because every day of the vessel's idle time causes serious losses for the shipowner.

In the instant case the question arose as to the possibility of issuing instructions by the investigating authorities.

The courts, taking into account the recognition of the vessel as material evidence and the provisions of Part 4 of Article 21 of the Criminal Procedure Code of the Russian Federation, which establish the binding nature of the requirements of investigators and inquirers, came to the conclusion that the officials of the investigative authorities had the authority to issue instructions to the seaport's Harbour Master.

The cited position is reasonable. However, the above court case does not solve the general problem of determining the powers of other authorities to issue relevant instructions.

For example, does Rosprirodnadzor have the right to issue such instructions? Based on the provisions of the Federal Law of 10.01.2002 No. 7-ФЗ "On Environmental Protection", Rosprirodnadzor's Order of 29.09.2010 No. 283, and the Regulation on Rosprirodnadzor<sup>2</sup>, this service does not have such powers.

<sup>2</sup> Resolution of the Government of the Russian Federation dated July 30, 2004 No. 400 (as amended on 04/11/2024) "On Approval of the Regulations on the Federal Service for Supervision of Environmental Management and Amendments to Resolution of the Government of the Russian Federation dated July 22, 2004 No. 370".

Unfortunately, this does not mean that the seaport's Harbour Master will give permission for the vessel to leave the port despite the order from Rosprirodnadzor. On the contrary, it is very likely that the Harbour Master will obey the service and will not issue a permit. At the same time, it will be extremely difficult to explain to the Harbour Master about the illegality of the order, as such uncertainty of legislative regulations gives a huge scope for their interpretation. The captain's goal, in this case, is to avoid additional liability. The risk of liability on the part of Rosprirodnadzor for failure to enforce the order seems to be more serious than the risk of liability for unreasonable refusal to issue a permit for the vessel's departure.

### ***9. Cases involving Maersk in Russia after the start of the hostilities in Ukraine (No. A41-49070/2022, A56-107142/2022)***

These cases are interesting since they demonstrate how Maersk, one of the largest container owners in the world, continues to operate in Russia despite its announcement to cease operations in Russia and Belarus immediately after the start of hostilities in Ukraine on 24 February 2022. According to these judgements, Maersk LLC continues to act and concludes contracts of carriage, import and export of cargo outside Russia on Maersk A/S's behalf under the agency agreement. It is interesting that many foreign companies sell their assets to company managers or Russian buyers after leaving Russia. However, Maersk operates specifically through an agency contract. ■

### III. ОБЗОР ОТДЕЛЬНЫХ ИНОСТРАННЫХ ДЕЛ

#### **The Kmax Pro [2023] SGHCR 21\***

В данном деле суд рассматривал заявление об отмене решения, вынесенного в отсутствие ответчика. Спор возник в связи с договором удаления остатков затонувшего судна. Исполнитель (истец) требовал с заказчика (ответчик) выплаты долга по договору, заключенному по проформе *BIMCO Wreckstage 2010*.

На танкере *Kmax Pro* случился пожар, в связи с чем судно село на мель. Значительная часть груза была повреждена. Судно было признано затонувшим, так как не могло продолжить запланированный маршрут.

Согласно позиции истца, ответчик не выплатил сумму, причитающуюся на дату заявления требования, включая часть авансового платежа, вторую часть оплаты, выплачиваемую по результатам выгрузки груза из трюмов 1 и 2, платежи в связи с незапланированным использованием техники, оплату буксира, который патрулировал спорное судно, проценты на указанные суммы, а также требовал гарантию возмещения любой ответственности, которую истец может понести перед портовыми властями Малайзии в связи с удалением остатков спорного судна. Истец заявлял, что часть указанных расходов была им понесена в связи с неназначением компании по уборке отходов, которая должна была очистить судно от поврежденного груза. Обязанность по назначению указанной компании возлагалась на ответчика.

Ответчик не присутствовал в судебном процессе и не подал заявления о намерении присоединиться к процессу в течение 21 дня. Указанный срок для подачи того рода заявления предусмотрен правом Сингапура. В связи с этим в пользу истца было вынесено решение, принятое в отсутствие ответчика. После приблизительно трех месяцев ответчик подал

заявление об отмене решения, принятого без его участия.

Решение, принятое в отсутствие ответчика, – это институт общего права. Такое решение принимается в случаях, когда ответчик не предстал перед судом, при условии надлежащего уведомления. В настоящем деле уведомление о процессе было передано администратору здания по адресу регистрации ответчика в Гонконге.

Для того чтобы решение, принятое в отсутствие ответчика, было отменено, ответчику необходимо продемонстрировать наличие *prima facie* защиты от заявленных требований. Это первое условие. После этого суд взвешивает возможную защиту ответчика и иные обстоятельства, связанные с неучастием ответчика в процессе. В частности, суд учитывает длительность нарушения сроков, причины такого нарушения и возможные неблагоприятные последствия для истца в случае отмены решения, принятого в отсутствие ответчика.

Важно, что ассистент-регистратор (не судья) в данном деле не рассматривал все стороны все аргументы участников спора, как это было бы необходимо в рамках обычного процесса. Его основной задачей было определить, имеется ли у ответчика *prima facie* защита от заявленных требований. Этот значительно более низкий стандарт.

Ответчик заявил, что обладает *prima facie* защитой в отношении всех заявленных требований истца. Во-первых, авансовый платеж должен был быть выплачен в пользу истца только после успешной выгрузки груза из трюмов 3, 4 и 5; во-вторых, истец не мог претендовать на получение второй части платежа, так как не завершил выгрузку груза из трюма 1; в-третьих, стороны не предусмотрели выплату каких-либо платежей в связи с дополнительным использованием оборудования; в-четвертых,

\* Обзор дел *The Kmax Pro*; *Quadra v. XL Insurance*; *Star Axe v. Royal Alliance*; *Kuvera Resources Pte. Ltd. v. JPMorgan Chase Bank NA*; *Deutsche Bank AG v. Ruschemalliance LLC* подготовил Булат Каримов, LL.M, научный сотрудник Центра морского права, Национальный университет Сингапура.

стоимость использования буксира, патрулировавшего затонувшее судно, была включена в фиксированную стоимость, предусмотренную договором; в-пятых, отсутствовало какое-либо основание для принятия ответчиком на себя гарантии по возмещению ответственности перед властями Малайзии, так как отсутствовал риск загрязнения нефтью.

Ассистент-регистратор Ананд указал, что существуют различные проформы договоров удаления остатков затонувшего судна с различным распределением обязанностей и рисков между сторонами. *BIMCO Wreckhire 2010* в большей степени сформулирован в пользу исполнителя, так как предусматривает выплату ежедневных платежей при отсутствии гарантий какого-либо результата. *BIMCO Wreckfixed 2010*, напротив, сформулирован в пользу заказчика, так как предусматривает выплату фиксированной суммы при наличии положительного результата. *BIMCO Wreckstage 2010* является средним решением, так как предусматривает выплату фиксированной суммы за услуги, которая может быть разделена в зависимости от стадий выполнения работ. Определение отношений между сторонами в такого рода спорах должно быть основано на толковании положений выбранной проформы с учетом конкретных изменений, принятых сторонами.

В рассматриваемом деле ассистент-регистратор Ананд определил, что ответчик подтвердил наличие *prima facie* защиты в отношении всех требований, за исключением требования о выплате авансового платежа, так как в соответствии с договором выплата авансового платежа не была поставлена под условие начала или завершения каких-либо работ со стороны истца.

В настоящем деле рассматривается несколько важных вопросов. Во-первых, оно в очередной раз подтверждает, какие условия должны быть выполнены для отмены решения, принятого в отсутствие ответчика. Во-вторых, в нем определяются ключевые особенности договоров на удаление затонувшего имущества, которые должны быть учтены судом. В-третьих, в нем подчеркивается ключевая роль проформ в сфере торгового мореплавания. Все это помогает определить, как право Сингапура в частности и общее право в целом смотрят на договоры удаления затонувшего имущества и их толкование.

## **Quadra v. XL Insurance [2023] EWCA Civ 432**

Компания *Quadra* (истец) подала иск против своих страховщиков (ответчики) с требованием о выплате страхового возмещения в соответствии с открытым полисом страхования морского груза.

Истец заключил несколько договоров покупки зерна с несколькими компаниями, входящими в одну украинскую группу компаний «Агроинвест» (продавец). Продавец продал одну и ту же партию зерна не только истцу, но и другим лицам. Это привело к нехватке груза на складе. После того как инспекторы истца не смогли войти в помещения для проверки груза, истец заявил о его утрате. Страховщики отказались выплачивать страховое возмещение. Отказ был связан с отсутствием страхового интереса, так как груз никогда не существовал в реальности.

В первой инстанции судья Батчер пришел к выводу, что груз существовал, так как документы на указанный груз были выпущены в тот период, когда он находился в элеваторах. Кроме того, отчеты инспекторов подтверждают существование груза. Судья также указал, что истец имел страховой интерес в грузе, хотя и не имел никакого титула на него. Страховой интерес существовал, так как истец выплатил цену зерна и имел право владения им.

Судом рассматривался, среди прочего, тот факт, что груз был не определен. Продавец не выделил груз, а элеваторы, помимо нужного, содержали другие виды зерна. В обычной ситуации было бы невозможно определить, какая именно часть зерна должна была быть передана истцу. В любом случае указанный факт не означает, что груз никогда не существовал.

Апелляционный суд подтвердил решение судьи Батчера.

Указанное дело интересно по нескольким причинам. Во-первых, оно связано с довольно любопытными обстоятельствами. Суды рассматривали мошеннические действия продавца и определяли покрыты ли последствия таких действиям страховым полисом. Во-вторых, оба решения затрагивали основополагающий институт страхового права – страховой интерес. В-третьих, хотя и было ясно, что истец не совершил никаких противоправных действий и с точки зрения справедливости должен получить какое-либо возмещение, решение в настоящем

деле значительно повышает риски страховщиков. Страховщики должны учитывать такие риски. В-четвертых, интересно понаблюдать, как суды анализируют мошенническую документацию и представленные доказательства.

Важность рассматриваемого дела подтверждается, помимо прочего, и тем фактом, что оно было разрешено к апелляции в Верховный суд Великобритании.

### **Star Axe v. Royal Alliance [2023] EWHC 2784 (Comm)**

Указанное дело было посвящено вопросу, какая редакция Йорк-Антверпенских правил – 1994 или 2016 г. – применяется к сложившимся отношениям. Истец выдал семь коносаментов по проформе *Congenbill 1994* в 2021 г. 3 ноября 2021 г. судно с грузом на борту столкнулось с неизвестным подводным объектом. Ему был причинен ущерб. Истец заявил об общей аварии. Ответчики (грузовладельцы) выдали гарантию о выплате сумм по общей аварии. Коносаменты содержали следующую оговорку: «Сумма по общей аварии рассчитывается, указывается и выплачивается в соответствии с Йорк-Антверпенскими правилами 1994 г. либо любыми иными последующими изменениями указанных правил в Лондоне, если иное место не предусмотрено чартером». Спор возник о том, какая редакция Йорк-Антверпенских правил применяется с учетом указанной оговорки. Так, вопрос заключался в том, охватывает ли фраза «любые последующие изменения» Йорк-Антверпенские правила 2016 г.

Истец указывал, что рассматриваемая фраза не покрывает Йорк-Антверпенские правила 2004 и 2016 гг., так как они являются новыми сводами правил, а не изменениями в редакцию 1994 г. В поддержку своих доводов истец ссылался на протоколы конференций Международного морского комитета, учебники и монографии, обсуждающие соответствующий вопрос.

Ответчик указывал, что в тот период, когда *Congenbill 1994* была подготовлена, было ясно, что будут приняты новые версии Йорк-Антверпенских правил. В связи с этим спорная фраза очевидно подразумевает новые редакции правил. Более того, именно поэтому соответствующая фраза была использована в проформе. В противном случае развитие современных

коммерческих отношений не было бы отражено в проформе надлежащим образом. Кроме того, различные редакции Йорк-Антверпенских правил не меняли их ключевые особенности.

Судья Батчер принял решение в пользу ответчиков. Он указал, что отсутствуют какие-либо препятствия в том, чтобы истолковать обычное значение выражения «любые последующие изменения», как отсылающие к Йорк-Антверпенским правилам 2004 и 2016 гг. Судья сослался на два дела, в которых аналогичный вывод был сделан в отношении признания Гаага-Висбийских правил изменением Гаагских правил.

Далее, судья Батчер указал, что такое толкование оговорки соответствует ее цели, а именно обеспечению того, что *Congenbill 1994* отражает наиболее современные изменения в торговом мореплавании в части оценки общей аварии. После этого суд отклонил ссылки, представленные истцом, и объяснил, почему они либо не важны для дела, либо не отражают позицию истца.

Как видно из самой структуры аргументов сторон, вопрос о толковании оговорки *Congenbill 1994* об общей аварии далек от определенности. Позиция, отраженная в доктрине и судебной практике, неоднородна. Один из аспектов заключается в том, что Йорк-Антверпенские правила – это скорее технический инструмент для оценки общей аварии. Это не сборник правовых норм, или как минимум они не позиционируют себя как таковой. В таком случае аргумент об отражении наиболее современных тенденций в области торгового мореплавания становится еще более сильным. Стороны определили инструмент, а не выбрали правовые нормы, которые будут применяться к их отношениям. Однако эта позиция не является бесспорной. Не будет удивительным, если решение судьи Батчера подвергнется критике со стороны участников рынка торгового мореплавания, в первую очередь с позиции ожиданий сторон коммерческих отношений.

### **Kuvera Resources Pte. Ltd. v. JPMorgan Chase Bank NA [2023] SGCA 28**

Компания *Kuvera Resources Pte. Ltd.* (истец) подала иск к компании *JPMorgan Chase Bank NA* (ответчик) об исполнении обязательств по аккредитиву. Истец выплатил в пользу индонезийской компании авансовый платеж для обеспечения

возможности исполнить договор покупки угля. Покупатель угля – компания, находящаяся в Дубае, – принял на себя обязательства по оплате угля через два неотзывных аккредитива, открытых в банке в Дубае (номинарированный банк – ответчик). Оба аккредитива регулировались UCP600. Ответчик подтвердил и авизовал аккредитив в пользу истца. Все авизо и подтверждения аккредитивов содержат санкционную оговорку. Оговорка указывает, что деятельность ответчика должна соответствовать всем санкционным, ограничительным мерам и иным нормам права США. Если документы, поданные ответчику в подтверждение выплаты, подлежат санкционным ограничениям, ответчик не несет ответственность за невыполнение платежа.

Истец не был включен в санкционный список США. Однако компания была отмечена как связанная с санкционными лицами или судами во внутреннем документе ответчика (Мастер лист). Предположительно ответчик владел судном *Omnia*, которое было связано с Сирией. По результатам внутренней проверки ответчик отказался выполнять платеж по аккредитиву в пользу истца.

Истец начал судебный процесс о выплате суммы аккредитива и иных расходов, связанных с первоначальным отказом ответчика от исполнения аккредитивов. Высокий суд принял решение в пользу ответчика. Истец подал апелляционную жалобу.

Апелляционный суд пересмотрел решение Высокого суда и принял решение в пользу истца. Решение Апелляционного суда было подготовлено судьей Чонгом.

Апелляционный суд в целом подтвердил, что санкционная оговорка могла быть включена в документ о передаче и подтверждении аккредитивов; такая оговорка не должна была быть дополнительно предложена и принята другой стороной в связи с независимым и односторонним характером документов о передаче и подтверждении. Иной вывод был сделан о том, что санкционная оговорка в целом соответствует целям аккредитива, но только в той степени, в какой такая оговорка толкуется объективно, т.е. в тех случаях, когда исполнение аккредитива объективно невозможно в возникшей ситуации.

В подтверждение того, что *Omnia* была в бенефициарной собственности сирийского лица, ответчик заявил, что точная информация о бенефициарной собственности в отношении судна

недоступна. В связи с этим можно сделать вывод, что информация о собственности на судно скрыта намеренно. Кроме того, ответчик опирался на публичные источники, которые свидетельствовали о том, что спорное судно под другим именем было связано с Сирией в 2015 г. и может иметь связь с менеджерской компанией из Сирии в настоящее время. Апелляционный суд заключил, что указанные доказательства могут быть достаточны для Управления по контролю за иностранными активами США, так как указанная организация не связана стандартами доказывания. Однако они в любом случае недостаточны для суда и не подтверждают сирийскую связь судна на основе взвешивания вероятностей.

Интересно, что апелляционный суд решил применить концепцию бенефициарной собственности, аналогичную той, которая применяется для ареста судов *in rem*. Ответчик указывал, что настоящее дело отличается от ареста, соответственно, и наличие бенефициарной собственности должно быть подтверждено для целей санкционной оговорки, а не ареста. Несмотря на то что суд признал, что доказывание бенефициарной собственности может различаться для целей санкционной оговорки и ареста, он указал, что концепция бенефициарной собственности как предмета доказывания является идентичной. Таким образом, бенефициарная собственность в настоящем деле должна быть подтверждена так же, как должна быть доказана для целей ареста.

Апелляционный суд пересмотрел решение Высокого суда. Было указано, что ответчик не подтвердил, что истец был объективно подсанкционным лицом. Ответчик взвесил риски последствий от невыплаты средств по аккредитиву и возможной ответственности за нарушение санкций. Ответчик принял решение, что последствия от возможного нарушения санкций более значительные. Это было коммерческое решение ответчика, за которое он несет ответственность. Таким образом, Апелляционный суд встал на сторону истца.

Рассматриваемое дело относится к проблеме пере- или сверхисполнения санкций. Указанная ситуация возникает в тех случаях, когда участники коммерческих отношений для избежания возможных последствий нарушения санкционного режима, применяют ограничительные меры к лицам, в отношении которых существует хотя

бы минимальный санкционный риск, даже в том случае, если санкции государствами к ним еще не применены. Позиция Апелляционного суда заключается в том, что тем самым, лицо принимает на себя коммерческие риски, связанные с таким решением, и должно нести всю полноту последствий своих действий. Такой общий вывод применим не только к банкам, но и к любым иным участникам рынка.

### **Deutsche Bank AG v. RusChemAlliance LLC [2023] EWCA Civ 1144**

Компания *Deutsche Bank AG* (заявитель) подала заявление о выдаче антиискового запрета против ООО «Русхимальянс» (ответчик). Ответчик заключил договор на проектирование и строительство завода СПГ в Усть-Луге с немецкой компанией (исполнитель). Заявитель выдал гарантию обязательств исполнителя. Гарантия содержала арбитражную оговорку о передаче любых возникающих споров в Международный арбитражный суд при Международной торговой палате в Париже.

Вследствие санкций исполнитель отказался реализовать взятые на себя обязанности. Ответчик потребовал от заявителя выполнить обязательства по гарантии. Заявитель отказался исполнять гарантии вследствие санкционных ограничений. Ответчик подал иск в российский суд. Заявитель инициировал третейское разбирательство и подал заявление в английский суд о выдаче антиискового запрета против процесса в российском суде в пользу третейского разбирательства во Франции.

Судья Высокого суда Брайт отказал в удовлетворении заявления. Он указал, что оказывать поддержку третейскому разбирательству во Франции – это не дело английского суда. Более того, существует вероятность, что такая поддержка не будет принята французской стороной и антиисковой запрет будет неисполнимым. Судья Брайт дал разрешение на апелляцию решения Высокого суда.

Апелляционный суд отменил решение Высокого суда и выдал антиисковый запрет. Решение было подготовлено судьей Нуджи.

Судья Нуджи указал, что арбитражная оговорка содержит две основные части. Первая – положительная – заключается в обязанности сторон при возникновении спора передавать

его на рассмотрение третейского суда. Вторая – негативная – сводится к неподаче исковых требований в любые иные форумы, помимо оговоренного. В случае, когда английское право применимо к договору, английский суд может выдать антиисковой запрет, так как такой запрет – это принуждение к исполнению условий договора. Такое принуждение возможно даже в том случае, если третейский суд находится вне территории Англии. Право Франции не предоставляет необходимых инструментов для выдачи антиисковых запретов. Однако, в отличие от судьи Брайта, судья Нуджи указал, что каких-либо философских или принципиальных препятствий для исполнения антиискового запрета, выданного английским судом, во Франции нет. Недостаток инструментов для получения антиискового запрета во Франции делает выбор юрисдикции для подачи заявления о выдаче запрета не выбором между Англией и Францией, а выбором между подачей заявления в Англию и неподачей его вовсе. В данном случае не возникает конфликта компетенций между английским и французским судами. На основе вышеизложенного антиисковой запрет был выдан.

Указанное дело – одно из серии аналогичных дел с участием «Русхимальянса» о прекращении иностранными контрагентами работ в связи с санкционными ограничениями. Российская компания имеет инструменты для подачи иска в России и избежания применения арбитражной оговорки. Если должник имеет имущество на территории России, то антиисковые запреты работать не будут. Обсуждаемое дело интересно ввиду двух причин. Во-первых, оно посвящено вопросу выдачи антиискового запрета в интересах третейского суда в иностранном государстве. Во-вторых, оно демонстрирует, как английские суды реагируют на попытки российских компаний обходить арбитражные оговорки и подавать иски в России. Если коротко, английские суды не будут закрывать на это глаза.

### **Chubb Insurance Singapore Ltd. v. Sizer Metals Pte. Ltd. [2023] SGHC(A) 17**

Суд: Апелляционное отделение Высшего суда Республики Сингапур.

Дата решения: 3 мая 2023 г.

Апеллянт (исходный ответчик): компания *Chubb Insurance Singapore Ltd.* (далее – *Chubb*).

*Исходный истец:* компания *Sizer Metals Pte. Ltd.* (далее – *Sizer*). *Sizer* занимается торговлей базовыми металлами.

*Иск:* данная апелляция вытекает из решения, согласно которому *Chubb* была признана ответственной за убытки, возникшие вследствие потери четырех партий концентрата олова в бочках (далее – четыре партии). По мнению суда первой инстанции, *Chubb* несет ответственность, поскольку *Chubb* застраховала четыре партии и их потеря произошла в результате кражи во время периода страхования. Не согласившись с этим решением, *Chubb* подала апелляцию.

### Факты

16 сентября 2013 г. *Sizer* и *Chubb* заключили договор страхования грузов (далее – Полис).

Согласно Полису *Chubb* обязалась страховать грузы *Sizer*, включая концентрат олова и другие базовые металлы, от любых потерь, повреждений или расходов, возникших в результате их транспортировки из Руанды в различные внутренние пункты назначения (например, Танзания), а затем морским транспортом – в зарубежные пункты назначения (например, Малайзия).

15 сентября 2017 г. и 30 мая 2018 г. *Sizer* заключила два контракта купли-продажи с компанией *Excellent Mining Co. Ltd.* (далее – *Excellent Mining*), зарегистрированной в Руанде, на закупку **концентрата олова**.

Груз был доставлен из Руанды в Малайзию по следующему маршруту: «предприятие *Excellent Mining* в Руанде → склад в Кигали (Руанда) → порт Дар-эс-Салам (Танзания) → Пенанг (Малайзия)».

По прибытии груза в Малайзию было обнаружено, что в четырех партиях **концентрат олова** был заменен на **окись железа**. Замена концентрата олова в бочках произошла вследствие случайного страхового случая, а именно кражи.

Согласно Полису страхование начинается «с момента выхода товаров со склада или места хранения, указанного здесь для начала перевозки, продолжается в течение периода перевозки и завершается... при доставке получателям или другому окончательному складу или месту хранения в пункте назначения, указанном здесь».

Стороны спорили о том, произошла ли кража на предприятии *Excellent Mining*, т.е. до начала периода перевозки, или во время перевозки:

- *Sizer* утверждала, что кража произошла в период страхового покрытия, т.е. во время перевозки;
- *Chubb* утверждала, что на *Sizer* лежит бремя доказать, как и когда произошли кражи, и что она не обязана была доказывать на основании вероятностного подхода, что кражи произошли на предприятии *Excellent Mining*. *Chubb* ссылаясь на отсутствие доказательств, подтверждающих, что кражи произошли во время перевозки.

Суд первой инстанции пришел к выводу, что кража произошла в период страхового покрытия, т.е. во время перевозки. Соответственно, *Chubb* была признана ответственной. Судья указал, что представляется «логистически невозможным, чтобы кражи произошли на предприятии *Excellent Mining*, особенно учитывая многоуровневые проверки и наблюдение на предприятии *Excellent Mining*». Судья отметил, что перед ним стоит «почти бинарный выбор», который заключается в том, произошли ли кражи в период страхового покрытия или нет.

*Chubb* подала апелляцию. Она утверждала, что судья ошибся, признав, что потеря четырех партий произошла во время перевозки. В частности, *Chubb* утверждала, что в отсутствие доказательств того, где и когда произошли кражи, судья не должен был применять метод исключения при заключении, что кражи произошли во время перевозки. В этой связи *Chubb* утверждала, что судья ошибся, когда пришел к выводу о «почти бинарном выборе» между тем, произошли ли кражи на предприятии *Excellent Mining* или во время перевозки, так как существует третья возможность, что кража произошла в месте доставки – в Пенанге (Малайзия). Соответственно, *Chubb* утверждала, что на *Sizer* лежит бремя доказать, что потери не произошли в Пенанге.

### Вопросы

(а) Переложил ли судья бремя доказывания, и, если нет:

(i) доказала ли *Sizer prima facie*, что утрата груза произошла во время перевозки;

(ii) если да, опровергнула ли *Chubb* позицию *Sizer*, указанную в п. (i), либо доказала ли *Chubb* противоположную теорию, что кражи произошли на предприятии *Excellent Mining*; и

(iii) если *Chubb* доказала противоположную теорию, опровергнула ли *Sizer* теорию, представленную *Chubb*.

(b) Ошибся ли судья в решении, что *Sizer* доказала кражу во время периода перевозки согласно балансу вероятностей.

#### **Решения и обоснование**

(a) **Судья не переложил бремя доказывания. Судья всегда учитывал, что бремя доказывания лежит на *Sizer*.** «Бремя доказывания лежит на истце, чтобы показать, что согласно балансу вероятностей то или иное событие, скорее всего, произошло».

Судья должен был решить, произошли ли кражи до или после того, как начался период страхования согласно Полису. Если судья пришел к выводу, что кражи не могли произойти в один из этих периодов, то логично предположить, что он должен был быть удовлетворен тем, что кража, скорее всего, произошла в альтернативный период. **Применяя метод исключения для определения истинного состояния вещей, суд должен обращать внимание на (1) наличие полного спектра фактов, которые могут объяснить происшествие, и на (2) возможность доказать наличие события согласно балансу вероятностей на основе аргументов и здравого смысла.**

(i) ***Sizer* доказала** то, что утрата груза произошла во время периода перевозки. *Sizer* установила, что (1) концентрат олова (как страховой объект) был упакован в бочки на предприятии *Excellent Mining*; (2) потери, понесенные *Sizer*, являются результатом случайного страхового случая, и (3) случайный страховой случай произошел после того, как начался период страхования согласно Полису.

(ii) *Chubb* не смогла опровергнуть позицию *Sizer* по существу.

(iii) **Контраргумент *Chubb* о том, что кражи произошли на предприятии *Excellent Mining*, не состоятелен.** Рассмотрев доказательства различных свидетелей, судья согласился, что представляется «логистически невозможным, чтобы кражи произошли на предприятии *Excellent Mining*». Единственный способ кражи на предприятии *Excellent Mining* мог быть связан с участием сотрудников *Excellent Mining*, но этому не было доказательств.

(b) **Судья не ошибся, заключив, что *Sizer* доказала, что кражи произошли во время перевозки согласно балансу вероятностей и на основе представленных доказательств.** Следовательно, апелляционный суд не нашел оснований для отмены решения судьи в пользу *Sizer* и отклонил апелляцию *Chubb*.

### **AMS Ameropa Marketing Sales AG and Another v. Ocean Unity Navigation Inc. (KBD (Comm Ct)) [2023] EWHC 3264 (Comm)**

**Суд:** Отделение королевской скамьи Высокого суда справедливости, Коммерческий суд.

**Дата решения:** 19 декабря 2023 г.

**Первый истец:** компания *AMS Ameropa Marketing Sales AG*, правопреемник компании *International Oil Multiseed Extraction Co.* (далее – *Oilex*). *Oilex* является законным держателем коносаментов при выгрузке.

**Второй истец:** страховщик груза.

**Ответчик:** *Ocean Unity Navigation Inc.*, зарегистрированный владелец судна (далее – владельцы).

**Иск:** иск связан с повреждением груза, состоящего из 50 000 т желтых соевых бобов (далее – груз), перевозимого из Луизианы в Египет на борту судна *DORIC VALOUR*. Груз был погружен в явно удовлетворительном состоянии, однако при выгрузке часть его была поврежденной. Владельцы признали нарушение своих контрактных обязательств по коносаментам в части обеспечения разумной заботы о грузе из-за того, что экипаж на борту чрезмерно нагрел топливо в топливном баке рядом с трюмом 4. Владельцы признали, что это нагревание привело к повреждению небольшой части груза в этом трюме.

Истцы требовали возмещения ущерба на сумму, эквивалентную потере практически 3600 т груза (далее – отказанный груз), как целого, так и поврежденного. *Oilex* в качестве получателя отказался принять этот груз, и в целях митигации убытков он был продан на аукционе.

Владельцы настаивали на том, что повреждены только от 15 до 88 т груза в результате их нарушения.

#### **Факты**

15 июля 2020 г. первый истец продал 50 000 т груза компании *Oilex*.

3–4 августа 2020 г. груз был загружен на борт судна *DORIC VALOUR* в Луизиане.

4 августа 2020 г. было выдано 50 чистых коносаментов от имени владельцев. *Oilex* была указана как уведомляемая сторона.

Примерно 30 августа 2020 г. судно прибыло в порт в Египте. Груз в трюмах 1, 2, 3 и 5 оказался целым, но повреждения были обнаружены на поверхности груза в трюме 4. Эксперты не смогли



определить точное количество повреждений и согласились на необходимость изоляции поврежденного груза с целью окончательного определения поврежденного груза по окончании выгрузки. **15,92 т** поврежденного груза было вручную упаковано в мешки и взвешено на берегу.

10 сентября 2020 г. экипаж прекратил ручную сортировку по причине возможного задержания и дополнительных расходов. На момент принятия решения о прекращении ручной сортировки стороны еще не знали точного объема повреждений. Почти **3 600 т** груза было выгружено из трюма 4 и отправлено на отдельный склад. В отказанный груз входили и те **15,92 т**, которые были вручную отсортированы.

24 сентября 2020 г. отказанный груз был продан на аукционе по цене 355 долл. США за тонну. *Oilex* получила деньги от покупателя на аукционе. Для сравнения: *Oilex* приобрела груз у первого истца по цене 433 долл. США за тонну.

8 марта 2021 г. *Oilex* предъявила требование к первому истцу на возмещение разницы между ценой продажи на аукционе и ценой продажи по договору между *Oilex* и первым истцом. Первый истец удовлетворил это требование.

13 июля 2021 г. *Oilex* передала все права первому истцу на возмещение понесенных убытков от ответственных сторон, и в частности от владельца судна *DORIC VALOUR*.

### Вопросы

(а) Имеет ли первый истец право на предъявление иска о возмещении убытков?

(б) Были ли заявленные убытки вызваны нарушением владельцами своих обязательств?

(с) Каков был фактический размер ущерба грузу, вызванного нарушением владельцами своих обязательств?

(d) Был ли отказанный груз в надлежащем состоянии?

(е) Выполнили ли владельцы свою обязанность по митигации убытков?

(f) Были ли заявленные убытки должным образом доказаны?

### Решения и обоснование

(а) Как правопреемник первый истец имел право на предъявление требований, которые были доступны *Oilex* в отношении груза.

Во-первых, условия уступки были достаточно широкими, чтобы предоставить первому истцу право предъявлять свои требования.

Во-вторых, суд отклонил аргументы владельцев о том, что «когда *Oilex* уступила свои права первому истцу, ей уже был возмещен весь ущерб и у нее не было оснований для иска против владельцев». Суд пришел к выводу, что *Oilex* сохраняла право на груз во все времена, что давало ей право предъявлять иск по коносаментам. Возмещение, полученное *Oilex* от первого истца или посредством аукциона, не лишало ее права предъявлять иск против владельцев по коносаментам. Согласно решению по делу *The Baltic Strait* держатель коносаментов, который приобрел товары, может требовать полного возмещения убытков от перевозчика по договору перевозки, несмотря на то, что было получено возмещение от продавца по договору купли-продажи.

**(б) Первый истец доказал, что убытки, заявленные в иске, вызваны нарушением договора владельцами и что он выполнил обязанность по митигации убытков.**

Основываясь на деле *Borealis v. Geogas Trading*, истцы доказали, что причинно-следственная связь между нарушением и убытком не разрывалась. Ответчик не смог опровергнуть это довод.

Истцы также доказали, что отказанный груз был продан с целью митигации убытков, вызванных нарушением владельцев. Ответчик не смог доказать, что истцы не смягчили свои убытки. «Стандарт, который следует применять, высок, поскольку ответчик является правонарушителем и его нарушение могло поставить невинного участника в трудное положение».

(с) Основываясь на экспертных заключениях, суд определил, что максимальное количество груза, поврежденного вследствие нагрева, составляет **88 т**, исходя из площади топливного бака и вероятного распространения повреждений непосредственно около источника тепла. В конечном итоге суд пришел к выводу, что **70–80 т** груза было физически повреждено вследствие нарушения владельцев.

Истцы утверждали, что общее количество поврежденного или загрязненного груза составляет почти **3600 т**. Невозможно разделить смесь целого и физически поврежденного груза в отказанном грузе. Соответственно, полный объем отказанного груза следует считать физически поврежденным.

Владельцы утверждали, что заявленные суммы были преувеличены, поскольку истцы не доказали, что фактически было повреждено поч-

ти 3600 т груза. Суд должен признать только то, что около **70 до 100 т** груза было повреждено вследствие их нарушения.

Суд пришел к выводу, что «оценка степени повреждений, вызванных нарушениями владельцев, зависела от механизма, при котором повреждение произошло, а также от оценки состояния груза при выгрузке».

Основываясь на экспертных данных, суд определил, что «когда груз соевых бобов повреждается из-за нагрева в баке, основной ущерб сосредоточен в непосредственной близости от нагретого бака» и что «повреждения в центре груза, вызванные тепловым градиентом во время этого плавания, будут ограничены».

Суд принял экспертные данные, согласно которым «поврежденный теплом груз будет в пределах 50 см от нагретого бака» и что «максимальное количество поврежденного груза составит **88 т**, исходя из площади топливного бака и вероятного распространения поврежденный вокруг источника тепла». В конечном итоге суд пришел к выводу, что **70–80 т** груза было физически повреждено вследствие нарушения владельцев.

(d) Отклонив аргументы истцов о том, что «пробы груза, взятые на складе, не были репрезентативными, поскольку эксперты использовали только зонд длиной 2 м», суд определил, что «взятие проб отказанного груза... было настолько представительным, насколько это было возможно в данных обстоятельствах».

Истцы аргументировали, что «груз, поврежденный нагревом, скорее всего, находился в более глубоких частях навала» и что «поврежденные гранулы, скорее всего, были недоступны для зонда для отбора проб». Суд придал мало значения этим аргументам, поскольку *Oilex* и первый истец решили не отправлять своих экспертов на взятие проб без указания явных причин. Эксперт второго истца не выразил возражений.

Основываясь на экспертных данных, суд пришел к выводу, что «пробы были взяты таким образом, чтобы любой поврежденный материал на дне был бы протестирован» и что «предпочтительный метод отбора проб груза (т.е. когда он находится в движении) был не выполнен». «С учетом некоторых недостатков в представительности отбора проб (статистическая надежность которой не была изучена экспертами), результаты согласуются с... выводом о количестве физических повреждений».

(e) Владельцы не доказали, что истцы не выполнили свою обязанность по митигации убытков.

Суд пришел к выводу, что истцы действовали разумно, прекратив трудоемкое ручное разделение, не осуществляя дальнейшего разделение на складе из-за крайней затруднительности и немедленно осуществив продажу отказанного груза на аукционе без получения сертификата анализа (т.е. до получения результатов отбора проб). Последнее было разумным, так как существовал риск ухудшения состояния груза – соевых бобов – с течением времени и истцы могли понести затраты на хранение. Следовательно, истцы приняли разумные меры по митигации убытков.

(f) Истцы представили достаточные доказательства рыночной стоимости отказанного груза на основе стоимости его продажи *CIF* от 15 июля 2020 г. Фактическая цена продажи на аукционе была достаточным доказательством стоимости отказанного груза. Разница между стоимостью *CIF* и достигнутой ценой продажи на аукционе адекватно отражает убытки *Oilex* по причине нарушения владельцев и подлежит возмещению.

***Angsley Investments Ltd. v. Jupiter Denizcilik Tasimacilik Mumessillik San Ve Ticaret Ltd. Sirketi and Others (The Lima I and The Lima II) – Bombay High Court (Justice Shriram and Justice Patil), 8 March 2023***

Суд: Высокий суд Бомбея.

Дата решения: 8 марта 2023 г.

Апеллянт / Первоначальный ответчик № 3: *Angsley Investments Ltd.* (далее – *Angsley*).

Первоначальный истец: *Jupiter Denizcilik Tasimacilik Mumessillik San Ve Ticaret Ltd. Sirketi* (далее – *Jupiter*). *Jupiter* – турецкая компания, поставляющая топливо для различных судов.

Первоначальный ответчик № 1: судно *Lima II*.

Первоначальный ответчик № 2: *Lima Denizcilik Ve Tic Ltd. Sti.* (далее – *Lima*).

Иск: этот апелляционный процесс возник из решения суда первой инстанции в пользу *Jupiter* – турецкой компании, поставлявшей топливо для судна *Lima II*, но не получившей оплату от *Lima*, владельца судна *Lima II*. После неудачной попытки ареста судна *Lima II Jupiter*

потребовала наложения временных ограничений на судно *Lima I*, полагая, что оно принадлежит *Lima*. Адмиралтейский суд вынес решение о наложении временных ограничений на судно *Lima I*. Позже суд первой инстанции вынес решение в пользу *Jupiter. Angsley*, которая приобрела судно *Lima I*, подала апелляцию.

### Факты

С 9 октября 2000 г. по 13 марта 2001 г. *Jupiter* поставляла судну *Lima II* судовое топливо.

Компания *Lima*, владелец судна *Lima II*, не выполнила условия договора и не произвела оплату в пользу *Jupiter*.

В 2001 г. *Jupiter* подала иск с требованием ареста судна *Lima II*, находившегося в порту Кандла (Индия).

17 мая 2001 г. было вынесено постановление об аресте судна *Lima II*. Однако судно *Lima II* покинуло порт Кандла и не было арестовано.

Позднее *Jupiter* узнала, что судно *Lima I* находится в порту Калькутта (Индия). *Jupiter* полагала, что судно *Lima I* принадлежит тому же владельцу, что и судно *Lima II* (т.е. *Lima*). *Jupiter* обратилась в адмиралтейский суд с требованием наложения временных ограничений на судно *Lima I*.

14 августа 2001 г. адмиралтейский суд вынес постановление о наложении временных ограничений на выход судна *Lima I* из порта Калькутта.

31 октября 2001 г. указанное ограничение было снято. Это произошло потому, что *Angsley*, которая приобрела судно *Lima I* у *Mercury Shipholding Inc.* (Лондон), которая, в свою очередь, приобрела судно *Lima I* у *Lima*, предоставила обеспечение. В результате судну *Lima I* было разрешено отплыть.

*Angsley* присоединилась к начатому *Jupiter* делу как ответчик на основании заявления.

8 ноября 2006 г. суд первой инстанции вынес решение в пользу *Jupiter*.

8 декабря 2006 г. *Angsley* подала данный апелляционный иск. Это произошло потому, что *Angsley* продала судно *Lima I* и новый покупатель запросил у *Angsley* освобождение судна *Lima I* от различных юридических процессов.

### Вопросы

(а) Допустим ли иск против *Lima*.

(б) Допустим ли иск против судна *M/V Lima I*.

(с) Уполномочена ли компания *Jupiter* на вынесение решения в отношении ответчиков

о выплате суммы в размере 100 798 долл. США с процентами в размере 30% годовых (т.е. суммы, подлежащей выплате по договору поставки топлива).

(д) Является ли поставка топлива поставкой необходимых товаров и является ли это морским требованием или морским залогом.

### Решения и обоснование

(а) Иск в отношении *Lima* должен быть отклонен, так как *Lima* является иностранной стороной, которая не находится и не занимается деловой деятельностью в юрисдикции этого суда. Кроме того, *Lima* решила не являться перед этим судом. Следовательно, иск, поданный *Jupiter*, продолжает быть иском *in rem* против судна *Lima II*.

(б) Иск не может быть подан против судна *Lima I*. Поскольку судно *Lima I* не было стороной в иске, оно не может быть привлечено в качестве ответчика через ходатайство *Jupiter* о наложении временных ограничений на судно *Lima I*. Более того, *Jupiter* не могла требовать наложения временных ограничений на судно *Lima I* как иск *in personam*. Только иск *in rem* может быть заявлен против судна. Следовательно, иск, поданный *Jupiter*, продолжает быть иском *in rem* против судна *Lima II*.

«То, что [*Jupiter*] пыталась сделать в данном случае, это подача гибридного иска, т.е. иска *in rem* против судна *Lima II* и иска *in personam* против судна *Lima I*, причем без присоединения судна *Lima I* в качестве ответчика. Установлено, что такой гибридный иск, соединяющий иск *in rem* и иск *in personam*, не является законным».

(с) Решение не может быть вынесено против *Angsley*. Это связано с тем, что *Jupiter* никогда не обращалась с требованием о вынесении решения против *Angsley*. *Jupiter* просит решения *in rem* против судна *Lima II* и *in personam* против *Lima*. Следовательно, понятие «ответчики» не будет включать *Angsley*.

(д) Поставка топлива является поставкой необходимых товаров. Требование по ней определяется как морское. Морской залог может быть применен только к судну, по отношению к которому он возник. Следовательно, *Jupiter* не может применить морской залог к судну *Lima I*.

На основании вышеизложенного *Jupiter* не может получить решение против судна *Lima I*.

***Seatrium New Energy Ltd. (formerly known as Keppel FELS Ltd.) v. HJ Shipbuilding & Construction Co. Ltd. (formerly known as Hanjin Heavy Industries and Construction Co. Ltd.) [2023]***

Суд: Общее отделение Высокого суда Республики Сингапур.

Дата решения: 20 сентября 2023 г.

Истец: *Seatrium New Energy Ltd.* (ранее известная как *Keppel FELS Ltd.*) (далее – судостроитель). Компания *Seatrium New Energy Ltd.* базируется в Сингапуре и занимается проектированием и строительством мобильных морских буровых установок и судов.

Ответчик: *HJ Shipbuilding & Construction Co. Ltd.* (ранее известная как *Hanjin Heavy Industries and Construction Co. Ltd.*) (далее – подрядчик). Подрядчик базируется в Корее и занимается производством различных типов судов, а также предоставляет услуги по ремонту судов и логистике.

Иск: этот иск возник из спора между судостроителем и подрядчиком относительно выявленных дефектов в частях судна, построенных подрядчиком. Хотя суд признал наличие дефектов, он не признал подрядчика ответственным на основании договора между судостроителем и подрядчиком.

**Факты**

17 августа 2012 г. судостроитель заключил договор с *Floatel*, согласно которому он согласился разработать, спроектировать, построить, спустить на воду, протестировать, продать и доставить судно *Floatel*.

17 января 2013 г. судостроитель назначил подрядчика на проект, конкретно для изготовления, сборки и установки понтонов и нижних колонн судна.

30 октября 2013 г. работы по субподряду должны были быть завершены. Однако подрядчик не смог выполнить работы в этот срок. В связи с этим судостроитель взял на себя часть работ, стоимость которых должна была быть учтена в сумме, подлежащей оплате подрядчику (далее – Дополнительное соглашение).

16 апреля 2015 г. судно было завершено судостроителем и передано *Floatel*.

В августе 2016 г. *Floatel* уведомил судостроителя о дефектах сварных соединений в понтоне судна.

24 августа 2016 г. Судостроитель уведомил подрядчика о дефектах.

Судостроитель самостоятельно отремонтировал судно за свой счет.

Судостроитель и подрядчик не смогли разрешить споры относительно ответственности за дефекты и затрат на ремонт. В конечном итоге коммуникация между ними прекратилась.

Судостроитель утверждает, что работы, выполненные подрядчиком, были дефектными, и, соответственно, подрядчик нарушил свои обязательства перед судостроителем по субподряду. Подрядчик должен был выполнить работы с должным умением и заботой — деликтное обязательство, которое он явно нарушил.

Подрядчик отрицает, что его работы были дефектными. Субподряд требовал только выполнения работ в соответствии со стандартами *Det Norske Veritas (DNV)*, и он сделал это. Он также отрицает, что он несет какое-либо отдельное деликтное обязательство перед судостроителем. Более того, субподряд был изменен Дополнительным соглашением. Изменение было таково, что судостроитель не имел права предъявлять любые претензии в отношении дефектов, за исключением гарантийных обязательств подрядчика согласно п. 16.3 договора субподряда, но эти гарантийные обязательства прекратились по истечении 12-месячного гарантийного периода, предусмотренного пунктом 16.3 договора субподряда.

**Вопросы**

(а) Были ли выполненные работы дефектными?

(б) Нарушил ли подрядчик свои договорные обязательства?

(с) Имел ли подрядчик отдельное деликтное обязательство заботы и нарушил ли его?

(д) Предусматривает ли Дополнительное соглашение прекращение требований судостроителя?

**Решения и обоснование**

(а) На основании доказательств экспертов суд пришел к выводу, что работы были дефектными.

(б) Суд заключил, что подрядчик нарушил свои договорные обязательства при выполнении работ. Он должен был выполнить работы в соответствии с требованиями договора субподряда и договора между судостроителем и *Floatel*.

tel (который содержал подробные технические спецификации для судна, включая условия эксплуатации). Подрядчик должен был обеспечить, чтобы работы полностью соответствовали требованиям DNV и других регулирующих органов. Более того, работы следовало выполнить с таким уровнем мастерства, чтобы соответствующие части судна, построенные подрядчиком, при его поставке являлись продуктом первого класса, способным работать или функционировать в предполагаемых условиях. В свете этих положений суд не принял доводы подрядчика о том, что условия подряда являются неопределенными и недостаточно конкретными. Работы, которые были выполнены, не полностью соответствовали требованиям DNV.

(с) Деликтное обязательство заботы, которое судостроитель пытался наложить, было тождественным по содержанию договорному обязательству заботы, уже понесенному подрядчиком в соответствии с договором субподряда. Поэтому суд не нашел оснований отступить от общей практики, выступающей против «навешивания» деликтных обязательств заботы на договорные обязательства. Следовательно, суд отклонил иск судостроителя о том, что подрядчик также несет деликтное обязательство заботы.

(d) Суд установил, что иск судостроителя был предотвращен условиями Дополнительного соглашения и что, следовательно, подрядчик не несет ответственности перед судостроителем.

Дополнительное соглашение гласит:

«Судостроитель согласен принять работы по договору субподряда, выполненные Подрядчиком, по состоянию на 27 декабря 2013 г. Подрядчик и судостроитель соглашаются в том, что к 27 декабря 2013 г. остаются некоторые незавершенные или невыполненные элементы работ (незавершенные элементы). Незавершенные

элементы указаны в Приложении 1 к Протоколу передачи и приемки.

Подрядчик и судостроитель соглашаются в том, что с учетом исходной стоимости подряда, дополнительных работ, выполненных подрядчиком, уменьшения/кредита, необходимых для завершения незавершенных элементов судостроителем, и платежей, уже полученных подрядчиком от судостроителя, остается сумма в размере 2 716 711,96 долл. США (остаточная сумма), подлежащая выплате судостроителем подрядчику.

После выплаты судостроителем остаточной суммы подрядчик признает и соглашается с тем, что от судостроителя не требуется других сумм в связи с заказом на работы и работами по подряду и что **судостроитель не имеет никаких дополнительных претензий или требований против подрядчика в связи с заказом на работы и работами по подряду.**

В качестве вознаграждения за вышеупомянутое признание и согласие подрядчика судостроитель признает и соглашается с тем, что, за исключением гарантийных обязательств подрядчика по работам по подряду, выполненным им, **у судостроителя не будет никаких претензий против подрядчика за работы, которые должны быть выполнены судостроителем для завершения работ по подряду (устранения дефектов)».**

Суд установил, что судостроитель согласился, что у него не будет претензий против подрядчика за работы, которые последний должен был выполнить для завершения или устранения недостатков всех работ, уже выполненных или предполагаемых к выполнению подрядчиком в соответствии с договором субподряда.

Суд признал, что иск судостроителя к подрядчику должен быть отклонен. ■

### III. REVIEW OF SELECTED FOREIGN CASES

#### ***The Kmax Pro* [2023] SGHCR 21\***

This was an application to set aside the default order. The dispute arose in connection with the wreck removal agreement. The contractor (the claimant) claimed against the hiring party (the defendant) for recovering the debt under the contract concluded in the BIMCO Wreckstage 2010 form.

The tanker *Kmax Pro* caught fire and grounded. A substantial portion of the cargo was damaged. The vessel became a wreck since it could not continue the contemplated voyage.

According to the claimant's position, the defendant failed to pay the sum, which was due at the date of the claim, including part of the Advance payment, the Second stage instalment payable after the cargo is discharged from holds 1 and 2, payments under variation of machinery orders, standby of a tug nearby the wrecked vessel, and the indemnity of any liability may arise before the Malaysian port authority in connection with the wreck removal. It was argued that part of these losses occurred due to the defendant's failure to appoint a Schedule Waste company to dispose of the damaged cargo.

The defendant did not appear and did not submit any intention to join the proceedings within 21 days, the term stipulated by Singaporean law. Thus, the default judgment in favour of the claimant was rendered. After approximately three months, the defendant applied to set the default judgment aside.

Default judgment is an institution known to common law. It is issued when the defendant fails to appear before the court, although it was notified appropriately. In the present case, the process was serviced to the receptionist at the defendant's registered address in Hong Kong.

To set the default judgment aside, the defendant must show that it has a *prima facie* defence

against the claim. This is a threshold requirement. After that, the court balances the defence with the other circumstances of the failure of the defendant to appear before the court, such as length of delay, reasons for delay, and any prejudice to the claimant if the judgment is set aside.

So, it is essential that in the relevant case, the Assistant Registrar (AR) did not consider all the arguments thoroughly as it would be done in ordinary proceedings but assessed whether there was a *prima facie* defence. This is much less standard.

The defendant submitted that it has a *prima facie* defence regarding all the claims. They argued that the Advance Payment was payable only after the claimant successfully discharged the cargo holds 3, 4, and 5; the claimant was not entitled to the Second Stage Instalment since it did not discharge hold 1; the parties did not agree to pay any variation orders or for the standby of machinery; the standby charges for the tug were included in the lump sum payable under the contract; there was no basis to seek the indemnity against the Malaysian authorities since there was no risk of oil pollution.

Anand AR mentioned that there are different forms of wreck removal agreements, with different distributions of obligations and risks between the parties. BIMCO Wreckhire 2010 favours the contractor by providing for the daily hire without guaranteeing the result. BIMCO Wreckfixed 2010 favours the hiring party by giving the strict lump sum payable upon the full completion of the services. BIMCO Wreckstage 2010 is a middle way that provides for the lump sum but allows for dividing it into different instalments. The relations between the parties in these sorts of disputes should be considered based on the interpretation of the form chosen, taking into account the parties' amendments to the particular contract.

In the present case, Anand AR found that the defendant demonstrated a *prima facie* defence with

\* Case review of *The Kmax Pro*; *Quadra v. XL Insurance*; *Star Axe v. Royal Alliance*; *Kuvera Resources Pte Ltd. v. JPMorgan Chase Bank NA*; *Deutsche Bank AG v. Ruschemalliance LLC* prepared by Bulat Karimov, LLM, Research Associate at the Centre for Maritime Law, National University of Singapore.

regard to all the claims except the one for the Advance Payment since it was stipulated that this sum is payable without regard to the start or completion of any services.

The case discussed deals with several important issues. First, it reconfirms the threshold that needs to be met to set the default judgment aside. Second, it determines the key features of the wreck removal contracts that the courts should consider. Third, it emphasises the key role of contract forms in shipping. All this helps to understand how Singaporean law, in particular, and common law, in general, looks at wreck removal contracts and their interpretation.

### **Quadra v XL Insurance [2023] EWCA Civ 432**

This was a claim made by Quadra (the claimant) against its insurers (the defendant) for the insurance compensation under the Marine Cargo Open Policy.

The claimant entered into agreements to purchase the grain with several companies belonging to the Ukrainian group Agroinvest (the seller). The seller sold the same party of grain not only to the claimant but to the other parties. This resulted in a shortage of cargo in the warehouse. When the claimant's inspectors failed to enter the premises to inspect the cargo, the claimant claimed the loss of cargo. The insurers refused to pay the insurance compensation. The refusal was due to the absence of the insurable interest since the cargo did not physically exist.

In the first instance, Butcher J concluded that the cargo physically existed since the documents on it were issued when it was in the elevators. Furthermore, the inspectors' reports confirmed the existence of the cargo. The Judge also found that the claimant had an insurable interest in the cargo, although it had no proprietary title. The insurable interest was established since the claimant paid the price for the grain and had an immediate right to its possession.

One of the issues before the Court was that the cargo was uncertain. The seller did not distinguish the cargo, and the elevators contained different kinds of grain. It was impossible to determine which grain should have been transferred to the claimant in ordinary circumstances. In any event, it did not mean that the relevant cargo did not exist.

The Court of Appeal upheld Butcher J's judgment.

The case is interesting for several reasons. First, it has very peculiar circumstances. The Courts needed to deal with the seller's fraudulent activities and decide whether the outcomes of such activities were covered by the insurance policy. Second, the judgments deal with the fundamental issue of insurance law, ie, the meaning of insurable interest. Third, although it was evident that the claimant did not commit fraud and should be compensated from the justice perspective, the decisions in the present case increased the insurers' risks. The insurers should take these risks into account. Fourth, it is important to see how the Courts deal with the fraudulent documentation and evidence provided.

The importance of the relevant case is confirmed, among other things, by the fact that the ruling was permitted to be appealed in the Supreme Court.

### **Star Axe v. Royal Alliance [2023] EWHC 2784 (Comm)**

This case dealt with the question of which edition, 1994 or 2016, of the York-Antwerp Rules (YAR) should apply. The claimant issued 7 Congenbills bills of lading in 2021. On 03 November 2021, the vessel with cargo onboard struck an unknown submerged object and sustained damage. The claimant declared a general average. The defendant (the cargo interests) issued General Average Guarantees. The bills of lading contained the following clause: 'General average shall be adjusted, stated and settled according to YAR 1994, or any subsequent modification thereof, in London unless another place is agreed in the Charter Party'. A dispute arose regarding the edition of the YAR that applies to the bills of lading. The question was whether the wording 'any subsequent modification thereof' covers YAR 2016.

The claimant argued that the relevant wording did not cover either YAR 2004 or YAR 2016 since they were new sets of rules and not modifications of the 1994 edition. In support of their proposition, the claimant referred to the CMI conference minutes, textbooks, and monographs, which discussed the relevant issues.

The defendant stated that when the Congenbill 1994 was drafted, it was clear that there should be other versions of the YAR. So, the disputed word-

ing clearly covered the new editions of the YAR. Moreover, it was the exact reason for choosing such wording in the form. Otherwise, the development of modern commerce could not be properly reflected. Also, the editions of the YAR did not alter the essential features of the Rules.

Butcher J. found in favour of the defendant. He stated that there is no difficulty in interpreting the ordinary meaning of the wording ‘any subsequent modifications’ as referring to the 2004 and 2016 editions of the YAR. The Judge referred to two cases where the same conclusion was made regarding the Hague-Visby Rules as the modification of the Hague Rules.

Next, Butcher J. stated that this interpretation of the relevant clause is consistent with its primary purpose, i.e., ensuring that the Congenbill 1994 reflects the most modern changes in shipping commerce in relation to the adjustment of the general average. After that, the Judge declines the references submitted by the claimant and explains why they are not material for the case or do not reflect the claimant’s position.

As seen from the structure of the parties’ arguments, this issue of interpreting Congenbill 1994’s clause on the general average is far from clear. The position reflected in the doctrine and court practice is inconsistent. One of the aspects of the case is that the YAR is rather a technical tool for the general average adjustment. It is not a set of legal rules or, at least, it does not position itself as one. So, in my opinion, the argument on the reflection of the most modern shipping commerce trends seems even more reliable. The parties agree on the tool but do not determine the legal rules regulating their relations. In either case, this position is not undisputable. I would not be surprised if Butcher J’s is criticised in shipping, primarily from the perspective of the parties’ expectations.

### ***Kuvera Resources Pte. Ltd. v JPMorgan Chase Bank NA* [2023] SGCA 28**

This was the claim made by Kuvera Resources Pte. Ltd. (the claimant) for executing the letters of credit in its favour by JPMorgan Chase Bank NA (the defendant). The claimant paid the Indonesian seller in advance to facilitate the sale and purchase of the coal agreement. The buyer of the coal was the Dubai-based company. It took the obligation to pay the seller for the coal through two irrevoca-

ble letters of credit (the LCs) issued by the bank in Dubai. The advising and nominated bank was the defendant. Both LCs were subject to the UCP600. The defendant advised the LCs to the claimant and confirmed them and their amendments. All the defendant’s advices and confirmations are subject to the Sanctions Clause. This clause stipulates that the defendant was subject to all the sanctions, embargos, and other laws and regulations of the U.S. If the documents submitted to the defendant were subject to the relevant restrictions, the defendant would not be liable for the failure to make the payment.

The claimant was not included in the U.S. Sanctions List. However, it was reflected as the company connected with the sanctioned entities or vessels in the internal defendant’s list of sanctioned companies (Master List). The claimant allegedly owned the vessel *Omnia*, which allegedly had some Syrian connection. Based on internal compliance and the Master List, the defendant refused to pay under the LCs.

The claimant commenced the proceedings for the Principal Sum payable under the LCs and other expenses connected with the defendant’s initial refusal to execute the LCs. The High Court found in favour of the defendant. The claimant submitted the appeal.

The Court of Appeal revised the judgment of the High Court and found in favour of the claimant. Chong JCA delivered the decision of the Court of Appeal.

The Court of Appeal, in principle, confirmed that the Sanctions Clause could be incorporated in advances and confirmations and should not have been separately offered and accepted, given the independent and unilateral nature of these documents. Another conclusion is that the Sanctions Clause is generally consistent with the purpose of letters of credit, but only to the extent that this clause is interpreted objectively, ie, the relevant restrictions should be objectively applicable to the situation that arises.

In support of the allegation that the *Omnia* was under Syrian beneficial ownership, the defendant submitted that the information on the beneficial ownership of the vessel is unavailable. Thus, there is concealment of the vessel ownership. Also, it relied upon publicly available sources, which stipulated that the relevant vessel with a different name had a Syrian nexus in 2015 and may have a connection with the shipmanagement and operating company



incorporated in Syria. The Court of Appeal concluded that this evidence could be sufficient for the OFAC and is not bound by the standard of proving. However, they are insufficient for the Court to find that the vessel has the Syrian nexus on the balance of probabilities.

Interestingly, the Court of Appeal decided to apply the concept of beneficial ownership to the arrest of ships. The defendant argued that this case differs from the arrest *in rem*; therefore, the beneficial ownership should be proved for the Sanctions Clause purposes and not the arrest. Even though the differences between evidential inquiry regarding the arrest *in rem* and the Sanctions Clause are accepted, the Court confirmed the concept of beneficial ownership as a matter of proof for both situations. Therefore, the beneficial ownership in the discussed case should have been proved the same as for the arrest of the ship.

The Court of Appeal revised the judgment of the High Court. It was found that the defendant did not objectively prove that the claimant was subject to any applicable restrictions. The defendant balanced the risks between non-payment under the LCs and being found liable for violating the sanctions. Apparently, it decided that the consequences of violating the sanctions were worse. It was the defendant's commercial decision for which it is responsible. Therefore, the Court of Appeal found in favour of the claimant.

The relevant case relates to the problem of overimplementing sanctions. This situation arises when commercial parties, to avoid any possible consequences of sanctions violations, apply sanctions to the parties in relation to which minimal sanctions risks exist, even though the governments have not yet applied them. The Court of Appeal's position in this regard is that, by doing so, the party accepts the commercial risks associated with that and should fully bear the consequences of these actions. This general conclusion applies not only to the banks but also to other market participants.

### **Deutsche Bank AG v. RusChemAlliance LLC [2023] EWCA Civ 1144**

This was an application for an anti-suit injunction (ASI) by Deutsche Bank AG (the applicant) against RusChemAlliance LLC (the defendant). The defendant entered into an agreement with the German company (the contractor) for the engi-

neering, procurement and construction of the LNG plant in Ust-Luga. The applicant guaranteed the contractor's obligation. The guarantee contained the arbitration clause for the ICC in Paris.

Due to the sanctions, the contractor suspended work. The defendant claimed against the applicant under the guarantee. The applicant refused to execute the guarantee due to the restrictions. The defendant submitted the claim to the Russian court. The applicant started the arbitration proceedings and applied to the English court to file an ASI against the Russian court in favour of the arbitration proceedings in France.

Bright J in the High Court declined the application. He concluded that it was not the English court's job to support the arbitration in France. Moreover, this support may not be welcomed, and the ASI will not be enforceable. Bright J granted the permission to appeal the judgment of the High Court.

The Court of Appeal revised the judgment and granted the ASI. Nugee LJ rendered the judgment.

Nugee LJ stated that the arbitration clause consists of two main parts. The first is a positive part, which is the parties' obligation to submit their claims to the agreed arbitration. The second is a negative part, which is not submitting the claims to forums other than the agreed arbitration. As long as English law applies to the arbitration clause, the English court may issue an ASI since it enforces the contractual terms upon the parties, even though the place of arbitration is not in England. French law does not provide the tools for the courts to grant interim measures. However, contrary to Bright J's position, Nugee LJ found no philosophical or principle obstacles to enforcing an ASI granted by an English court in France. The lack of instruments for the ASI to be granted in France makes the choice of forum not between England and France but between England and not submitting the claim at all. So, there is no conflict of forums in the first place. Based on this, the ASI was granted.

This case is one of the series of cases involving RusChemAlliance, which relate to its disputes with the parties' suspended works due to the sanctions. The Russian company has the instruments to enforce its claims in Russia and avoid arbitration clauses. If the debtor has property in Russia, these ASIs are ineffective. The case discussed is interesting due to two reasons. First, it deals with the issue of granting an ASI in favour of arbitration in a foreign country. Second, it shows how English courts deal

with the Russian companies' attempts to avoid arbitration clauses and bring their claims to Russian courts. Briefly, they will not turn a blind eye to these activities.

### **Chubb Insurance Singapore Ltd. v. Sizer Metals Pte. Ltd. [2023] SGHC(A) 17**

*Tribunal:* The Appellate Division of the High Court of the Republic of Singapore.

*Date of the decision:* May 3, 2023.

*Appellant (Original Defendant):* Chubb Insurance Singapore Ltd. (hereinafter referred to as "Chubb").

*Appellee (Original Plaintiff):* Sizer Metals Pte. Ltd. (hereinafter referred to as "Sizer"). Sizer is involved in the business of trading base metals.

*Claim:* this appeal arises from the judgment where Chubb was held liable for the loss of four shipments of tin concentrate in drums (hereinafter referred to as the "Four Shipments"). According to the trial court, this was because Chubb insured the Four Shipments and because the loss of the Four Shipments was due to the theft that had occurred during the insured voyage. Dissatisfied with this decision, Chubb appealed.

#### **Factual history**

On September 16, 2013, Sizer and Chubb entered into a Marine Cargo Open Insurance Policy (hereinafter referred to as the "Policy").

Pursuant to the Policy, Chubb agreed to insure Sizer's purchases comprising base metals including tin concentrate against any loss, damage, or expense arising out of their transportation from Rwanda to various inland destinations (e.g., Tanzania), and thereafter by sea carriage to overseas destinations (e.g., Malaysia).

On September 15, 2017, and May 30, 2018, Sizer entered into two sale and purchase contracts with Excellent Mining Co Ltd (hereinafter referred to as "Excellent Mining"), a company incorporated in Rwanda, for the purchase of **tin concentrate**.

The cargo was transported from Rwanda to Malaysia as per the following route: Excellent Mining's premises in Rwanda → Warehouse in Kigali, Rwanda → Port at Dar es Salaam, Tanzania → Penang, Malaysia.

Upon the delivery of the cargo to Malaysia, it was discovered that in the Four Shipments, **tin concentrate** was replaced with **iron oxide**. The replacement of tin concentrate in the drums by

substitution was due to a fortuitous casualty, namely theft.

Pursuant to the Policy, the insurance attaches "from the time the goods leave the warehouse or place of storage named herein for the commencement of the transit, continues during the ordinary course of transit and terminates ... on delivery to the Consignees' or other final warehouse or place of storage at the destination named herein."

The parties disputed whether the theft occurred at Excellent Mining's premises, *i.e.*, prior to the commencement of the transit period, or during the transit period:

- Sizer argued that the theft occurred during the period of insurance coverage, *i.e.*, during the transit period.
- Chubb argued that the burden was on Sizer to show how and when the thefts occurred and that Chubb was not required to show on a balance of probabilities that the thefts had happened at Excellent Mining's premises. Chubb pointed to the lack of evidence that would confirm that the thefts had occurred after the commencement of transit.

The trial court held that the theft had taken place during the period of insurance coverage, *i.e.*, during the transit period. Accordingly, Chubb was held liable. The Judge found that it was "clearly logistically impossible for the thefts to have taken place at Excellent Mining's premises, especially with the several layers of checks and surveillance at Excellent Mining." The Judge noted that he was presented with an "almost binary choice" for his consideration, which was whether the thefts had taken place during the period of insurance cover or not.

Chubb appealed. Chubb argued that the Judge erred in holding that the loss of the Four Shipments occurred during the transit period. Specifically, Chubb argued that while there was a lack of evidence showing where and when the thefts had occurred, the Judge should not have adopted a process of elimination in concluding that the thefts had occurred during the transit period. In this regard, Chubb argued that the Judge erred in holding that he had an "almost binary choice" between finding that the thefts had occurred at Excellent Mining's premises or during the transit period, as there was a third possibility—that the theft had occurred in the place of delivery in Penang, Malaysia. Accordingly, Chubb argued, it was Sizer's burden to show that the losses did not occur in Penang.

### Issues

(a) Whether the Judge reversed the legal burden of proof; and if he had not:

(i) Whether Sizer had *prima facie* discharged its burden of proof that the losses occurred during the transit period;

(ii) If so, whether Chubb had discharged its evidential burden to discredit Sizer's evidence on (i) above and/or prove Chubb's counter theory that the thefts had occurred at Excellent Mining's premises; and

(iii) If Chubb's counter theory was established, whether Sizer had disproved the counter theory put forward by Chubb.

(b) Whether the Judge erred in holding that Sizer had proved its case on the balance of probabilities that the thefts occurred during the transit period.

### Rulings & Rationale

(a) The Judge did not reverse the legal burden of proof. The Judge was always alive to the fact that the legal burden was on Sizer to prove its case. "[T]he legal burden of proof is on the plaintiff to show on a balance of probabilities that a particular event is more likely to have occurred than not."

The Judge had to decide whether the thefts occurred *prior to or after* the risk had attached under the Policy. If the Judge found that it was not possible for the thefts to have occurred at one of these periods, then it stood to reason that he must be satisfied that the theft was more likely than not to have occurred during the alternative period. **When applying a "method of eliminating possibilities to determine the true state of affairs," the court must pay attention to: (1) whether the full spectrum of facts that could explain the occurrence is before the court; and (2) whether the occurrence of an event, on the evidence and on the application of common sense, can be said to be proved on a balance of probabilities.**

(i) Sizer has *prima facie* discharged its burden of proof on the balance of probabilities by showing that the losses occurred during the transit period. Sizer has established that: (1) tin concentrate (as the insured subject matter) was packed into the drums at Excellent Mining's premises; (b) the losses suffered were a result of fortuitous casualty; and (3) the fortuitous casualty occurred after the risks insured under the Policy had attached.

(ii) Chubb has failed to rebut Sizer's case on the merits.

(iii) Chubb's counter theory that the thefts had occurred at Excellent Mining's premises is not viable. Having considered the evidence from the various witnesses, the Judge agreed that it was "clearly logistically impossible for the thefts to have taken place at Excellent Mining's premises." As such, the only way for the thefts to have occurred at Excellent Mining's premises was with the complicity of Excellent Mining's staff, for which there was no evidence.

(b) It was not wrong of the Judge to conclude that Sizer had proved its case on the balance of probabilities that the thefts had occurred during the transit period based on the evidence it presented. Accordingly, the appellate court found no reason to set aside the Judge's decision in favor of Sizer and dismissed Chubb's appeal.

### AMS Ameropa Marketing Sales AG and Another v. Ocean Unity Navigation Inc. (KBD (Comm Ct)) [2023] EWHC 3264 (Comm).

*Tribunal:* King's Bench Division of the High Court of Justice, Commercial Court.

*Date of the decision:* December 19, 2023.

*First Claimant:* AMS Ameropa Marketing Sales AG, the assignee of the rights of International Oil Multiseed Extraction Co. (hereinafter referred to as "Oilex"). Oilex is the lawful holder of the bills of lading at discharge.

*Second Claimant:* Cargo insurer.

*Defendant:* Ocean Unity Navigation Inc., the registered owner of the vessel (hereinafter referred to as the "Owners").

*Claim:* the claim is related to damage to a cargo of 50,000 metric tons of yellow soybeans (hereinafter referred to as the "Cargo") carried from Louisiana to Egypt on board the vessel DORIC VALOUR. The Cargo was loaded in apparent good order but on discharge *some of it* was found damaged (emphasis added). The Owners had admitted breach of their contractual duty under the bills of lading to take reasonable care of the Cargo because crew on board has excessively heated fuel in the port topside fuel oil tank adjoining hold 4. The Owners accepted that this heating caused damage to a *small part* of the Cargo in that hold (emphasis added).

The Claimants were seeking damages for loss of value of nearly **3,600.00 metric tons** of the Cargo

(hereinafter referred to as the “Rejected Cargo”) that contained both sound and damaged cargo. Oilex as receivers refused to accept the Rejected Cargo, and in reasonable mitigation of their loss it was sold in a salvage sale (hereinafter referred to as the “Salvage Sale”).

The Owners maintained that only around **15 to 88 metric tons** of the Cargo had been damaged by reason of their breach.

**Factual history**

On July 15, 2020, the First Claimant sold 50,000 metric tons of the Cargo to Oilex.

On August 3–4, 2020, the Cargo was loaded on board the vessel “DORIC VALOUR” in Louisiana.

On August 4, 2020, fifty clean bills of lading were issued on behalf of the Owners. Oilex was identified as the notify party.

On around August 30, 2020, the vessel arrived at the port in Egypt. The cargo in holds 1, 2, 3, and 5 was found to be sound but damage was found on the surface of the Cargo in hold 4. The surveyors were not able to decide the exact quantity damaged and agreed that damaged cargo should be segregated with a view to determining the damaged cargo at the end of discharge. **15.92 metric tons** of damaged cargo was manually separated into bags and weighed ashore.

On September 10, 2020, the crew stopped manual segregation on grounds it would cause delay and more costs. When it was decided to stop the manual segregation, the parties did not yet know the extent of the damage. A quantity of nearly **3,600.00 metric tons** of the Cargo (described as the “Rejected Cargo”) was discharged from hold 4 and sent to a separate warehouse. The Rejected Cargo included the **15.92 metric tons** that had been manually segregated.

On September 24, 2020, the Rejected Cargo was sold in the Salvage Sale at USD 355 per metric ton. Oilex received the money from the salvage buyer. By comparison, Oilex purchased the Cargo from the First Claimant at USD 433 per metric ton.

On March 8, 2021, Oilex presented a claim to the First Claimant requesting the difference between the Salvage Sale price and the sold price. The First Claimant paid this claim.

On July 13, 2021, Oilex assigned all rights to the First Claimant “to recover the loss suffered from the liable parties and in particular against the owner of the vessel m/v “DORIC VALOUR”.

**Issues**

(a) Does the First Claimant have title to sue for the damages claimed?

(b) Were the losses claimed caused by the Owners’ breach?

(c) What was the extent of physical damage to the Cargo caused by the Owners’ breach?

(d) Was the Rejected Cargo sound?

(e) Were the damages claimed incurred in reasonable mitigation of loss caused by the Owners’ breach? Do Owners have a defense of failure to mitigate losses?

(f) Were the damages claimed adequately proven?

**Rulings & Rationale**

(a) As an assignee, the First Claimant was entitled to pursue claims that were available to Oilex pertaining to the Cargo.

First, the terms of the Assignment were wide enough to give the First Claimant the right to make its claim.

Second, the court rejected the Owners’ argument that “when Oilex assigned its rights to the First Claimant by way of the Assignment it had already been made whole and had no cause of action against the Owners.” The court concluded that Oilex retained title to the Cargo at all material times, and this gave Oilex title to sue under the bills of lading. Oilex’s recovery from the First Claimant or by way of the Salvage Sale did not mean it had no title to sue the Owners under the bills of lading, or that its recoveries would prevent it from establishing recoverable loss. According to *The Baltic Strait*, a bill of lading holder who has purchased goods may recover full damages for breach from the carrier under the contract of carriage despite making recovery from the seller by way of a settlement under its sale contract.

(b) The First Claimant established that the defendant’s breach of contract caused its loss and that it took reasonable steps to mitigate its damages.

Relying on *Borealis v Geogas Trading*, the Claimants demonstrated that there was no break in the chain of causation between a breach and a loss. The defendant failed to rebut this argument.

The Claimants also demonstrated that the Rejected Cargo was sold in reasonable mitigation of loss arising from the Owners’ breach. The defendant did not satisfy its burden of proof to demonstrate that the Claimants had failed to mitigate loss. “The standard to be applied is a high

one since the defendant is the wrongdoer and its breach may have placed the innocent party in a difficult situation.”

(c) Relying on the expert evidence, the court determined that the maximum amount of cargo affected by heat damage would be **88 metric tons**, based on the area of the fuel oil tank and the likely spread of heat damage adjoining the heat source. Ultimately, the court found that **70–80 metric tons** of the Cargo was physically damaged by reason of the Owners’ breach.

The Claimants maintained that the total amount of damaged/contaminated cargo attributable to the Owners’ breach was nearly **3,600.00 metric tons**. They argued that it was not possible to separate the admixture of sound and directly physically damaged cargo within the Rejected Cargo and it should all be considered physically damaged.

The Owners maintained that the sums claimed were exaggerated since the Claimants failed to show that nearly 3,600.00 metric tons of cargo had been physically damaged, or that loss of value of that quantity (and all the ancillary costs claimed such as transport and storage fees) was attributable to their breach. They argued that the court should only find that around **70 to 100 metric tons** of cargo was damaged by reason of their breach.

The court held that “[a]ssessing the extent of damage caused by the Owners’ breach depended on the mechanism by which damage occurred and also the assessment of the condition of the Cargo on discharge”.

Relying on the expert evidence, the court determined that “when a soybean cargo is damaged by tank heating, the bulk of damage is localized in *close proximity* to the overheated tank concerned,” and that “damage within the center of the stow caused by a heat gradient during this voyage would be *limited*” (emphasis added).

The court accepted the expert evidence stating that “heat damaged cargo would be within 50 cm of the heated tank” and that “the maximum amount of cargo affected by heat damage would be **88 metric tons**, based on the area of the fuel oil tank and the likely spread of heat damage adjoining the heat source”. Ultimately, the court found that **70–80 metric tons** of the Cargo was physically damaged by reason of the Owners’ breach.

(d) Denying the Claimants’ argument that “the sampling at the warehouse was not representative because the surveyors had only sampled by using a 2 m probe,” the court determined that “the sam-

pling of the Rejected Cargo ... was as representative as possible in the circumstances”.

The Claimants argued that “the heat damaged cargo was more likely to be in the deeper parts of the stockpiles” and that “the heat damaged beans must not have been accessible to the sampling probe.” The court gave little weight to these arguments, as Oilex and the First Claimant had chosen not to send their surveyors to attend the sampling without giving any obvious reason. The Second Claimant’s surveyor had not objected.

Relying on the expert evidence, the court found that “the piles had been sampled toward the edge so any heat damaged material at the bottom would have been tested” and that “the preferred method of sampling cargo [*i.e.*, when it is flowing in motion] was not feasible.”

“Making allowance for some shortcomings in the representativeness of the sampling (the statistical reliability of which was not explored by the experts) the results would also be consistent with my conclusion as to the amount of physical damage (which includes the 15.9mt that was not sampled)”.

(e) The Owners failed to show that the Claimants had failed to mitigate their loss.

The court found that the Claimants had acted reasonably in stopping time- and labor-intensive manual segregation, not carrying out further segregation at the warehouse due to its impracticability, and promptly concluding the Salvage Sale without obtaining a certificate of analysis (*i.e.*, before the sampling results were in hand). The latter was reasonable as there was a risk that a soybean cargo’s condition would deteriorate over time and that the Claimants would incur storage and financing costs. Accordingly, the Claimants took reasonable steps to mitigate their loss.

(f) The Claimants provided adequate evidence as to the sound value of the Rejected Cargo based on its actual CIF sale concluded on July 15, 2020. The actual salvage price achieved was adequate evidence of the value of the Rejected Cargo. The sound CIF invoice value and the salvage price achieved following a bid process adequately evidenced the difference in value. This difference reflected Oilex’s loss by reason of the Owners’ breach, and is recoverable in damages. The court rejected the claim in respect of the ancillary costs, such as SGS fees, survey fees, and warehouse rental, trucking, and stevedoring fees, as they were incurred by the Claimants, not by Oilex.

**Angsley Investments Ltd. v. Jupiter Denizcilik Tasimacilik Mumessillik San Ve Ticaret Ltd. Sirketi and Others (The Lima I and The Lima II) – Bombay High Court (Justice Shriram and Justice Patil), 8 March 2023.**

*Tribunal:* High Court of Bombay.

*Date of the decision:* March 8, 2023.

*Appellant / Original Defendant No. 3:* Angsley Investments Ltd. (hereinafter referred to as “Angsley”).

*Original plaintiff:* Jupiter Denizcilik Tasimacilik Mumessillik San Ve Ticaret Ltd Sirketi (hereinafter referred to as “Jupiter”). Jupiter is a Turkish company that supplies bunkers to various vessels.

*Original Defendant No. 1:* M/V Lima II.

*Original Defendant No. 2:* Lima Denizcilik Ve Tic Ltd. Sti. (hereinafter referred to as “Lima”).

*Claim:* This appeal arises from the judgment where the trial court ruled in favor of Jupiter – a Turkish company that supplied bunkers to M/V Lima II but did not receive payment from Lima, the owner of M/V Lima II. After an unsuccessful attempt to arrest M/V Lima II, Jupiter sought an injunction against M/V Lima I, alleging that it was owned by Lima. The admiralty court issued an injunction against M/V Lima I. Later, the trial court ruled in favor of Jupiter. Angsley, which purchased M/V Lima I, appealed.

**Factual history**

Between October 9, 2000, and March 13, 2001, Jupiter supplied bunkers to M/V Lima II.

Lima, the owner of M/V Lima II, failed to make payment under the contract with Jupiter.

In 2001, Jupiter filed a suit, moving to arrest M/V Lima II which was at the Port of Kandla (India).

On May 17, 2001, the order of arrest was issued against M/V Lima II. M/V Lima II, however, left the Port of Kandla without being arrested.

Later, Jupiter got information that M/V Lima I was at the Port of Calcutta (India). Jupiter alleged that M/V Lima I was owned by the same owner as M/V Lima II (*i.e.*, Lima). Jupiter sought an injunction against M/V Lima I at the admiralty court.

On August 14, 2001, the admiralty court issued an injunction that prohibited M/V Lima I to leave the Port of Calcutta.

On October 31, 2001, the aforementioned injunction was lifted. This is because Angsley – which purchased M/V Lima I from Mercury Shipholding Inc. (Mercury) of London, which, in its turn, pur-

chased M/V Lima I from Lima<sup>1</sup> – furnished security. As a result, M/V Lima I was allowed to sail.

Angsley joined the proceeding initiated by Jupiter as a defendant based on its application.

On November 8, 2006, the trial court ruled in favor of Jupiter.

On December 8, 2006, this appeal was filed by Angsley. This is because Angsley sold M/V Lima I, and the new buyer had asked Angsley to have M/V Lima I released from various legal proceedings.

**Issues**

(a) Whether the suit is tenable against Lima.

(b) Whether the suit is tenable against M/V Lima I.

(c) Whether Jupiter is entitled to a decree against defendants for the sum of USD 100,798.00 with interest at 30% per annum (*i.e.*, the amount due under the bunker supply contract).

(d) Whether the supply of bunkers constitutes the supply of necessaries and whether the same constitutes a maritime claim or a maritime lien.

**Rulings & Rationale**

(a) An *in personam* action against Lima is not tenable (and there can be no decree against Lima), as Lima is a foreign party who neither resides nor carries out business within the jurisdiction of this Court. Moreover, Lima has chosen not to enter appearance before this Court. Accordingly, the suit filed by Jupiter continues to be an action *in rem* against M/V Lima II.

(b) The suit is not tenable against M/V Lima I. Since M/V Lima I was not a party to the suit, she could not have been made a party to Jupiter’s Notice of Motion seeking an injunction against M/V Lima I. “A party cannot be added simply as a party to a Notice of Motion without being a party to the suit.” Moreover, Jupiter could not have obtained an injunction against M/V Lima I as an *in personam* action like an injunction. Injunction is not maintainable against a vessel. Only an action *in rem* can be maintained against a vessel. Accordingly, the suit filed by Jupiter continues to be an action *in rem* against M/V Lima II.

“What [Jupiter] attempted to do in the present case was to move a hybrid action, *i.e.*, *in rem* action against M/V Lima II and an *in personam* action (by way of an injunction) against M/V Lima I and that

<sup>1</sup> On April 10, 2001, Lima sold M/V Lima I to Mercury. On August 1, 2001, Mercury sold M/V Lima I to Angsley.

also without joining M/V Lima I as party defendant in the suit. It is now settled that such hybrid writ conjoining an action *in rem* and an action *in personam* is disapproved”.

(c) No decree could be granted against Angsley. This is because no decree was ever sought against Angsley by Jupiter. Jupiter seeks a decree against *in rem* against M/V Lima II and *in personam* against Lima. Accordingly, the term “defendants” will not include Angsley.

(d) The supply of bunkers constitutes the supply of necessities. The supply of bunkers constitutes a maritime claim. A maritime lien can only be enforced against the vessel in respect of which it arose. Accordingly, Jupiter cannot enforce a maritime lien against M/V Lima I.

Based on the foregoing, Jupiter cannot get a decree against M/V Lima I.

**Seatrium New Energy Ltd. (formerly known as Keppel FELS Ltd.) v. HJ Shipbuilding & Construction Co. Ltd. (formerly known as Hanjin Heavy Industries and Construction Co Ltd) [2023].**

*Tribunal:* The General Division of the High Court of the Republic of Singapore.

*Date of the decision:* September 20, 2023.

*Plaintiff:* Seatrium New Energy Ltd. (formerly known as Keppel FELS Ltd.) (hereinafter referred to as “Shipbuilder”). Shipbuilder is a Singapore-based company involved in the business of designing and building mobile offshore rigs and vessels.

*Defendant:* HJ Shipbuilding & Construction Co. Ltd. (formerly known as Hanjin Heavy Industries and Construction Co. Ltd.) (hereinafter referred to as “Subcontractor”). Subcontractor is a Korea-based company involved in the business of manufacturing various types of vessels and providing, among other things, ship repair and logistical services.

*Claim:* This claim arises out of the dispute between Shipbuilder and Subcontractor regarding the defects discovered in the portions of the vessel built by the latter. Although the court recognized the existence of the defects, it did not hold Subcontractor liable based on the contract between Shipbuilder and Subcontractor.

**Factual history**

On August 17, 2012, Shipbuilder entered into the contract with Floatel, according to which Ship-

builder agreed to design, engineer, construct, build, launch, test, sell, and deliver the vessel to Floatel.

On January 17, 2013, Shipbuilder appointed Subcontractor for the project, specifically for the fabrication, assembly, and erection of the pontoons and lower columns of the vessel.

On October 30, 2013, the works under the subcontract were to be completed. However, Subcontractor could not meet this deadline. In light of this, Shipbuilder took over part of the works, with the value of these works to be set off against the amount payable to Subcontractor. This agreement is hereinafter referred to as the “Side Letter.”

On April 16, 2015, the vessel was completed by Shipbuilder and delivered to Floatel.

In August 2016, Floatel notified Shipbuilder of welding defects in the pontoons of the vessel.

On August 24, 2016, Shipbuilder notified Subcontractor of the defects.

Shipbuilder repaired the vessel at its own cost.

Shipbuilder and Subcontractor could not resolve their disputes over responsibility for the defects and the repair costs. Eventually, communications between the two ceased.

Shipbuilder submits that the works delivered by Subcontractor were defective, and consequently Subcontractor breached duties owed to Shipbuilder under the subcontract. Shipbuilder further argues that Subcontractor owed Shipbuilder a duty of care in tort to carry out the works with due skill, care, and diligence—a duty it also clearly breached.

Subcontractor denies that the works were defective. Subcontractor submits that the subcontract only required it to carry out the works in compliance with the relevant Det Norske Veritas (DNV) standards, and that it had done so. It also denies that it owes any separate duty of care in tort to Shipbuilder. More significantly, Subcontractor says that the subcontract was varied by the Side Letter. The variation was such that Shipbuilder was not entitled to make any claim whatsoever in respect of the defects save for calling on Subcontractor’s warranty obligations under cl 16.3 of the subcontract, and that even those warranty obligations had ended upon the expiry of the 12-month warranty period prescribed in cl. 16.3.

**Issues**

(a) Whether the works were defective.

(b) Whether Subcontractor breached its contractual duties.

(c) Whether Subcontractor owed and breached a separate duty of care in tort.

(d) Whether Shipbuilder's claim is precluded by the Side Letter.

**Rulings & Rationale**

(a) Based on the expert evidence, the court concluded that on a balance of probabilities the works were defective.

(b) The court found that Subcontractor breached its contractual duties in the performance of the works. Subcontractor was required to carry out the works under the subcontract in compliance with the requirements of the subcontract and contract between Shipbuilder and Floatel (which contained detailed technical specifications for the vessel, including the environmental conditions in which it would have to operate). Subcontractor had to ensure that the works, when carried out or performed, would fully comply with the requirements of DNV (and other regulatory bodies). Furthermore, it was required to perform the works with such standard of workmanship such that the relevant parts of the vessel constructed by Subcontractor, when delivered, would be in all respects a first class product capable of operating or functioning under its intended conditions. In light of these provisions, the court did not accept Subcontractor's contention that the subcontract clauses are vague and insufficiently particularized. The works, having been performed, were not fully compliant with DNV's requirements.

(c) The tortious duty of care which Shipbuilder sought to impose was co-terminous and no different in content from the contractual duty of care already owed by Subcontractor pursuant to the subcontract. The court therefore saw no reason to depart from the general policy against superimposing tortious duties of care on a contractual framework. Accordingly, the court rejected Shipbuilder's claim that Subcontractor also owed it a tortious duty of care.

To impose a tortious duty of care, the *Spandeck* test requires that a claimant first satisfy the court, as a threshold requirement, that the damage it suffered is factually foreseeable. If that threshold is crossed, the claimant must then establish, first, that there is sufficient legal proximity between the claimant and defendant for a duty of care to arise; and second, that such a duty of care is not negated by policy considerations. Moreover, a duty of care has to be established incrementally through reference to decided cases in analogous situations.

The court found the criteria of damage and proximity being satisfied. However, a duty of care was negated by policy considerations, specifically by a policy that a duty of care should not be superimposed on a contractual framework.

(d) The court found that Shipbuilder's claim was precluded by the terms of the Side Letter and that consequently, Subcontractor was not liable to Shipbuilder.

The Side Letter states:

"Builder is agreeable to take delivery of the Sub-Contract Works to the extent completed by the Sub-Contractor on [27] December 2013. Sub-Contractor and Builder agree that however, as at [27] December 2013, **certain incomplete or outstanding work items ('Outstanding Items') remain to the Sub-Contract Works**. The Outstanding Items are set out in Appendix 1 to the Protocol of Delivery & Acceptance.

Sub-Contractor and Builder agree that, taking into account the original sub-contract price, the additional work carried out by Sub-Contractor, the reduction / credit required for Builder to complete the Outstanding Items, and the payments already received by the Sub-Contractor from Builder, the balance amount of USD 2,716,711.96 ('Balance Amount') remains payable by [Builder] to [Sub-Contractor] in connection to the Works Order and the Sub-Contract Works.

Upon [Builder's] payment of the Balance Amount to [Sub-Contractor], the [Sub-Contractor] acknowledges and agrees that there is no other or further amount due or outstanding from the Builder in connection to the Works Order or the Sub-Contract Works, and that **Builder shall not have any further or other claims whatsoever against [Sub-Contractor] in connection to the Works Order or the Sub-Contract Works**.

In consideration for Sub-Contractor's acknowledgement and agreement above, Builder acknowledges and agrees that, save for Sub-Contractor's warranty obligations for the Sub-Contract Works which it has carried out, **Builder shall not have any claims whatsoever against [Sub-Contractor] for the works which will have to be carried out by Builder to complete/remedy the Sub-Contract Works**".

The court found that Shipbuilder agreed that it would have no claims against Subcontractor for the works the former would have to carry out to complete/remedy the "Sub-Contract Works," not just the "Outstanding Items."



The “Sub-Contract Works” are defined in the sub-contract as follows:

“Sub Contract Works’ means the work to be performed by the Sub Contractor under the Sub Contract as set out in the Works Order as may be supplemented from time to time by Plans and Specifications and any Variations of such work”.

Accordingly, Shipbuilder agreed that it would have no claims “whatsoever” for the works it would have to carry out to either complete or remedy all the work already performed or meant to be performed by Subcontractor under the subcontract.

The court held that Shipbuilder had no recourse against Subcontractor. ■

## IV. ОБЗОР НОВИНОК ЛИТЕРАТУРЫ ПО МОРСКОМУ ПРАВУ

### **1. И.Б. Кардон «Морское публичное право Китая: новый морской мировой порядок».**

**Kardon, I.B. (2023). *China's law of the sea: the new rules of maritime order*. Yale University Press.**

Данная книга – первое комплексное исследование права и геополитики морских споров Китая. В ней дается тщательный эмпирический анализ того, меняет ли Китай «правила» международного порядка – в частности, международное морское публичное право – и как он это делает. Автор разбирает право и политику Китая по защите, эксплуатации, изучению, управлению, наблюдению и патрулированию спорных вод. Он также рассматривает реакцию других участников морских споров на действия Китая, поскольку для того, чтобы предпочтения Китая стали международными правилами, другие государства должны с этим согласиться. Морские споры Китая дают уникальное представление о природе и масштабах вызова, брошенного Китаем международному порядку.

### **2. Д.А. Диз «Контроль над международными морскими и авиационными выбросами: борьба с глобальным климатическим кризисом».**

**Deese, D.A. (2023). *Controlling international shipping and aviation emissions: governing the global climate crisis*. Routledge.**

В данной работе произведена оценка эффективности регулирования загрязнения окружающей среды двумя специализированными агентствами ООН – Международной морской организацией (ИМО) в Лондоне и Международной организацией гражданской авиации (ИКАО) в Монреале. С момента принятия Киотского протокола и возложения на эти две общественные международные организации в 1997 году задачи по регулированию газовых выбросов в быстрорастущих секторах международного судоходства и авиации они с трудом справляются с этой задачей, несмотря на то, что внешнее давление на них усиливается. Автор исследует причины,

по которым эти два агентства ООН до сих пор не смогли выполнить свои критические миссии, и изучает наиболее перспективные и реальные пути контроля и сокращения выбросов другими способами.

### **3. Дж. Ларсен «Законодательство о борьбе с пиратством на практике: этнография управления международной безопасностью».**

**Larsen, J. (2023). *Counter-piracy law in practice: an ethnography of international security governance*. Routledge.**

Данная книга представляет собой социально-правовое исследование противодействия пиратству. В качестве примера рассматриваются усилия правоохранительных органов по пресечению пиратства у берегов Сомали после 2008 года. Через этнографические полевые исследования книга приглашает читателя на датский военный корабль, патрулирующий западную часть Индийского океана для пресечения пиратских нападений, и в зал суда на Сейшельских островах, где были осуждены более 150 подсудимых. Цель – понять, как меры по противодействию пиратству работают на практике. В книге используется теория ассамбляжей для того, чтобы рассмотреть право как социальный процесс и сделать акцент на изучении реальной правоприменительной практики, а не правовых норм.

### **4. Б. Соьер «Ущерб, взыскания и средства правовой защиты в морском праве».**

**Soyer, B. (2023). *Damages, recoveries and remedies in shipping law*. Informa Law from Routledge.**

В настоящем сборнике собраны работы ведущих ученых и практиков в области морского права, в которых рассматривается важнейшая тема средств правовой защиты в морских спорах. В сборнике подробно анализируются устоявшиеся принципы и недавние правовые, коммерческие и технические изменения в области средств правовой защиты в морском

праве. Сборник состоит из трех частей. Первая часть посвящена фундаментальным принципам общего права, касающимся возмещения убытков, включая подходы к таким темам, как возмещение убытков за задержки и что происходит при досрочном расторжении чартера; правило отраженных убытков; митигация; проблема криптовалюты. Во второй части рассматриваются технологии и их влияние на договоры и средства правовой защиты, включая использование новых технологий и развитие новых режимов ответственности. В третьей части исследуются средства правовой защиты по договору. Помимо простого возмещения убытков, рассматриваются такие вопросы, как ограничение ответственности, штрафные убытки, специальные средства правовой защиты, иски и ответственность третьих лиц, а также антиисковые запреты.

#### **5. Т. Кабус «Должная осмотрительность и открытое море».**

**Cabus, T. (2023). *Due diligence and the high seas*. Routledge.**

В данной книге подробно исследуются концепция должной осмотрительности, ее цель и механизмы с целью построения цельной теории должной осмотрительности в сочетании с общими правилами ответственности государств. Кроме того, рассматривается полезность должной осмотрительности для решения современных проблем, с которыми приходится сталкиваться в открытом море. Действительно, хотя применение должной осмотрительности в трансграничных контекстах хорошо представлено судебной практикой, ее применимость за пределами национальной юрисдикции остается неясной. Тем не менее правильное использование этой концепции может иметь решающее значение для защиты открытого моря, поскольку она позволяет внедрить международные стандарты в эту уязвимую область. Остается надеяться, что концепция должной осмотрительности поможет компенсировать недостатки Конвенции ООН по морскому праву в части регулирования открытого моря.

#### **6. «Новые технологии и морское публичное право» под ред. Дж. Краска, Е.-К. Парка.**

**Kraska, J., Park, Y.-K. (eds.) (2023). *Emerging technology and the law of the sea*. Cambridge University Press.**

Автономные суда и робототехника, искусственный интеллект и кибербезопасность внесут изменения в международное судоходство и военно-морские операции. Аналогичным образом блокчейн позволяет повысить эффективность ведения международной судоходной документации, а возобновляемая энергия течений и волн и морские атомные электростанции открывают возможности для новых источников энергии в море и за его пределами. Эти и другие новые технологии бросают вызов нормативной системе морского публичного права, которая адаптируется к быстрым темпам глобальных изменений. В данной работе рассматривается, как новейшие технологические достижения и морские науки меняют толкование и применение морского публичного права. Авторы исследуют законность новых концепций военных операций на континентальном шельфе, выдвигают методологии дистанционного зондирования для делимитации морских границ и предлагают нормативную дорожную карту для обеспечения морской кибербезопасности.

#### **7. П. Багден «Товары в пути» (5-е изд.).**

**Bugden, P. (2023). *Goods in transit* (5<sup>th</sup> ed.). Sweet & Maxwell.**

Содержание данной работы становится все более актуальным по мере развития международной торговли и глобализации. В работе в уникальной, доступной и практичной форме собраны и объединены многие аспекты общего коммерческого, морского, договорного права, права передачи вещей, деликтного, вещного, агентского и транспортного права. Рассматриваются транснациональные перевозки железнодорожным, автомобильным, морским и воздушным транспортом в контексте различных международных транспортных конвенций и мультимодальных перевозок. Подробно анализируются агентское право и право передачи вещей в контексте перевозки грузов и международного торгового права. Изучаются элементы собственности в перевозке грузов и международном торговом праве. Разбираются многогранные комплексные внутренние и международные законодательные и договорные режимы ответственности, применимые к перевозчикам и другим лицам, принимающим вещи. Обсуждаются различные вопросы, возникающие в связи с договорами

аутсорсинга, логистики и проектного экспедирования.

**8. М. Нтона «Права человека и управление Мировым океаном: потенциал морского территориального планирования в Европе».**

**Ntona, M. (2023). *Human rights and ocean governance: the potential of marine spatial planning in Europe*. Routledge.**

В данной работе доказывается полезность концепции прав человека в практике управления Мировым океаном. Морское пространственное планирование (МПП) стало доминирующей системой управления морскими ресурсами, причем более чем в половине всех прибрежных государств системы МПП уже находятся на различных стадиях разработки и имплементации. Однако по мере накопления опыта использования МПП стал очевиден главный системный недостаток, заключающийся в том, что нормативные рамки, лежащие в основе МПП, как правило, основаны на рационалистическом и экономическом мировоззрении. Результатом этого является постполитический, неолиберальный подход к реализации МПП, который отдает предпочтение технократическим «решениям» сложных общественных проблем, а не усилиям по решению основополагающих вопросов власти и неравенства.

**9. М. Гримальди «Внутренний водный транспорт: европейское правовое регулирование».**

**Grimaldi, M. (2023). *Inland waterway transport: the European legal framework*. Routledge.**

В этой работе анализируется европейское регулирование внутреннего водного транспорта в свете новейшего законодательства и его имплементации основными государствами Центральной и Западной Европы. В частности, в книге предлагаются инновационные инструменты для аналитического и систематического изучения различных законодательных мер ЕС в сфере внутреннего водного транспорта, а также для сравнительного изучения и анализа соответствующих шагов по реализации, принятых указанными государствами. Каждая законодательная мера ЕС сначала описывается в общих чертах, а затем подробно комментируется с анализом наиболее значимых норм; также подробно рассматриваются соответствующие национальные меры по имплементации.

**10. Г. Доусон «Международное право и сбросы химического оружия».**

**Dawson, G. (2023). *International law and sea-dumped chemical weapons*. Oxford University Press.**

Данная работа содержит систематический концептуальный анализ международно-правовой базы, регулирующей меры по ликвидации сброшенного в море химического оружия. В тех случаях, когда в регулировании обнаруживаются недостатки, предлагаются правовые решения. Помимо этого, рассматриваются практические подходы к решению проблемы. Более того, в книге приводятся аргументы в пользу того, что решение этой экологической проблемы зависит от целостного осознания и принятия того, как прошлые действия человечества нанесли ущерб нашей экосистеме. Стремясь пробудить необходимую решимость преодолеть кризис, данная работа выявляет и анализирует проблему, предлагает рекомендации и вселяет надежду в нынешнее и последующие поколения на решение проблемы сброшенного в море химического оружия и восстановление баланса в нашей экосистеме.

**11. М.Д. Эванс, Р. Льюис «Острова, право и контекст: регулирование островов в международном праве».**

**Evans, M.D., Lewis, R. (2023). *Islands, law and context: the treatment of islands in international law*. Edward Elgar Publishing.**

Данная новаторская книга бросает вызов правовой ортодоксальности, представляя уникальный подход к вопросу о регулировании островов в международном праве. Она предлагает новый взгляд на то, как следует определять острова в международном праве, и ставит вопрос о том, чем они отличаются от других морских объектов. Авторы уделяют внимание контекстуальным факторам, влияющим на правовой режим островов, признавая, что на практике острова оказывают различное и неравноценное воздействие, и говорят о необходимости большего внимания к контексту для понимания юридических последствий, особенно касающихся делимитации морских границ. Рассматривая влияние повышения уровня моря на интересы и права островов и растущее строительство искусственных островов, авторы приводят доводы в пользу кардинального изменения подхода к этой теме.

**12. Дж.Ф. Коломбо «Правосудие и международное право в Японии эпохи Мэйдзи: инцидент с «Марией Луз» и рассвет современности».**

**Colombo, G.F. (2023). *Justice and international law in Meiji Japan: the Maria Luz incident and the dawn of modernity*. Routledge.**

В данной книге предлагается подробный анализ инцидента с «Марией Луз» – действительно значимого эпизода в японской и мировой истории – с юридической точки зрения. Это дело оказало огромное влияние на коллективное восприятие, как японское, так и международное: это один из первых случаев, когда азиатская страна решила противостоять давлению западного государства и ответила на такое давление, используя самые совершенные инструменты национального и международного права. Более того, конечный результат этого спора (арбитраж перед царем России) знаменует собой дебют Японии на арене международного арбитража. Несмотря на то, что на данную тему уже много написано историками, правовое значение этого дела оставалось в тени. В данной работе на примере инцидента с «Марией Луз» рассматриваются технико-юридические проблемы, с которыми столкнулась Япония в период перехода от доиндустриального общества к современности.

**13. «Правовые аспекты морских охраняемых территорий в Средиземном море: адриатическо-ионийская перспектива» под ред. М. Грбека, Т. Сковацци, И. Тани.**

**Grbec, M., Scovazzi, T., & Tani, I. (eds.) (2023). *Legal aspects of marine protected areas in the Mediterranean Sea: an Adriatic and Ionian perspective*. Routledge.**

Цель данной работы – комплексный обзор правовых основ в рамках международного права и соответствующих региональных правовых структур для создания и дальнейшего развития зональных инструментов сохранения морской среды в Средиземном море с особым акцентом на трансграничные зональные инструменты сохранения, доступные для Адриатического и Ионического морей. В частности, цель состоит в том, чтобы определить и проанализировать концепции и функционирование как охраняемых морских территорий (ОМТ) как традиционных зональных инструментов, позволяющих сохранить морские местообитания и виды, так и других эффективных зональных мер сохране-

ния (ЗМС) как недавнего дополнения к картине. Кроме того, чтобы дать ответы на ряд сложных вопросов, возникающих в связи с разнообразием инструментов и конкретных уровней вмешательства, описываются выводы и способы продвижения, определяющие практические инструменты имплементации, с помощью которых подлинно трансграничная перспектива может направлять развитие охраняемых морских пространств в макрорегионе.

**14. О. Гюрсес «Право морского страхования» (3-е изд.).**

**Gürses, Ö. (2023). *Marine insurance law* (3<sup>rd</sup> ed.). Routledge.**

В данной книге подробно разъясняются все разделы морского страхования, изучаемые в рамках курсов бакалавриата и магистратуры, что позволяет студентам и другим начинающим в данной области получить полное и ясное представление об этой важной составляющей морского частного права. После рассмотрения общих вопросов предмета, структуры и порядка заключения договоров страхования автор переходит к детальному рассмотрению отдельных проблем, включая принцип максимальной добросовестности / достоверного представления риска, страховой интерес, условия договоров страхования, простые и существенные гарантии, брокеров, премию, причинную связь и морские опасности, убытки, возмещение страховщиком затрат по предотвращению, уменьшению и взысканию убытков, суброгацию, мошеннические требования и перестрахование. Третье издание было полностью обновлено и дополнено и охватывает дела, рассмотренные до принятия Закона о морском страховании 1906 г. (MIA 1906), а также влияние Закона о страховании 2015 г. на обязанность достоверного представления риска в страховании бизнеса и на средства правовой защиты в случае нарушения простой гарантии. Кроме того, читатель узнает о том, какое внимание Верховный суд Великобритании уделил толкованию ст. 55 Закона о морском страховании 1906 г., а также о проблемах, возникающих в связи с исками о полной конструктивной гибели объекта страхования.

**15. Дж. Жо Жо «Морское кредитное право».**  
**Zoa Zoa, J. (2023). *Maritime credit law*. Editions Notre Savoir.**

Если принято считать морской транспорт двигателем международной торговли, то не

следует упускать из виду, что оснащение судна, которое, безусловно, является ключевым моментом, требует больших затрат. В связи с этим, а также с учетом того, что международная торговля в значительной степени зависит от частной инициативы, судовладельцу очень сложно, если не сказать практически невозможно, самостоятельно финансировать морскую экспедицию, поскольку, как мы знаем, это операция, требующая мобилизации огромных финансовых ресурсов. Таким образом, учитывая необходимость судовладельца либо поддерживать свой флот, либо содействовать судостроению, либо обеспечивать содержание морского судна, обращение к заемным средствам кажется в целом правильным решением.

**16. «Морская преступность и охрана правопорядка» под ред. Я. Эски, М. Райта.**

**Eski, Y., Wright, M. (eds.) (2023). *Maritime crime and policing*. Routledge.**

В этой книге предлагается оригинальный академический взгляд на малоизученную тему: морская преступность и охрана правопорядка. Моря и океаны занимают 70% поверхности Земли, и 90% мировой торговли осуществляется по морю. Кроме того, кризис в связи с наплывом беженцев вызвал приток людей, пытающихся найти лучшую жизнь, особенно в Северо-Западной Европе и Великобритании, что отразилось на акваториях европейских портов. В то время как морской полиции уделяется внимание в работах по безопасности на море, последняя игнорируется криминологами и учеными, которые занимаются изучением охраны правопорядка в целом. Данная книга призвана восполнить этот пробел.

**17. Д. Купидо «Морские спасательные операции и защита окружающей среды».**

**Cupido, D. (2023). *Maritime salvage operations and environmental protection*. Routledge.**

В данной книге ставится под сомнение использование норм о спасании в качестве правовой основы для оплаты экологических услуг в составе спасательных операций, а также предлагается, чтобы такие услуги основывались на заключении договоров напрямую между профессиональными спасателями и прибрежными государствами. Принимая курс на максимальную защиту окружающей среды, авторы доказывают, что заключение договоров напрямую

лучше служит охране экологии и достижению соответствующих целей. В данной работе также используется функциональный подход к праву как инструменту продвижения ценностей и достижения необходимых результатов.

**18. С. Хауген, С. Кристиансен «Морские перевозки: управление безопасностью и анализ рисков» (2-е изд.).**

**Haugen, S., Kristiansen, S. (2022). *Maritime transportation: safety management and risk analysis* (2<sup>nd</sup> ed.). Routledge.**

Экологические и человеческие потери от морских происшествий велики, а риски значительны. В то же время общественные ожидания относительно безопасности морского транспорта, как и большинства других видов деятельности, постоянно растут. Чтобы оправдать эти ожидания, необходимы системные методы понимания рисков и экономически эффективного управления ими. Данная книга дает представление о решении данной проблемы. В ней в строгой привязке к морской отрасли описываются системные методы управления безопасностью и оценки рисков. Необходимый контекст обеспечивают правовое регулирование и общая картина рисков в морской отрасли.

**19. Дж.Н.К. Мэнселл «Право торгового мореплавания: развитие национального и обычного права в области обеспечения безопасности жизни на море».**

**Mansell, J.N.K. (2023). *Merchant shipping law: development of national and customary law for safety of life at sea*. Ethics International Press.**

В этой уникальной книге представлена история регулирования британских судов на протяжении XIX в., начиная с отсутствия такового в 1800 г. и заканчивая принятием в 1890-х гг. модели обычного и национального морского права, принятой многими государствами. В первую очередь рассматриваются такие вопросы, как непригодность судов к плаванию, их перегруз, недостаточная комплектация, отсутствие квалификации, опасные грузы, гибель людей, предотвращение столкновений, спасательные средства, морское страхование и морская администрация. Эти вопросы анализируются в контексте социальных, политических, технических и исторических проблем того времени, включая укоренившееся среди политиков отношение к любому регулированию судов. На протяжении

всего XIX века на море погибало огромное количество людей, о чем свидетельствуют рассказы о многих давно забытых кораблекрушениях, однако к концу столетия число жертв наконец пошло на убыль.

**20. К. Жан, П. Жан «Мореходность торговых судов: законодательство и практика».**

**Zhan, X., Zhang, P. (2023). *Merchant ships' seaworthiness: law and practice*. Informa Law from Routledge.**

Мореходность торговых судов играет важнейшую роль в обеспечении безопасности жизни и имущества на борту, а также в предотвращении загрязнения морской среды. Мореходность означает пригодность, готовность судна и его фундаментальную способность безопасно следовать к месту назначения. Стандарты мореходности распространяются буквально на все составляющие судна, включая человеческий фактор, физическую структуру, документацию, грузопригодность и т. д. Это одно из самых сложных понятий в морском регуляторном поле, и оно имеет множество форм. Существующая литература по мореходности представлена в различных специализированных статьях и главах книг. Данная монография обобщает всю эту информацию в одном издании и включает обновленные сведения по ключевым работам по теме, которым уже более десяти лет. Кроме того, в ней более подробно рассматриваются отдельные вопросы, которые редко подвергаются самостоятельному обсуждению.

**21. «Добыча на морском шельфе: управление правовыми и коммерческими рисками» под ред. М. Лемански, С. Мура, С. Бидналла.**

**Lemanski, M., Moore, S., & Beadnall, S. (eds.) (2023). *Offshore floating production: legal and commercial risk management*. Informa Law from Routledge.**

Это первая книга, посвященная законодательству и практике в области добычи нефти и газа на морском шельфе. В ней рассматриваются все проблемы управления правовыми и коммерческими рисками, начиная с первоначальной концепции, проектирования, строительства, модификации, монтажа, приемки, добычи и выгрузки и заканчивая сопутствующими юридическими вопросами; исследуются совместные предприятия (консорциумы), финансирование, страхование, вывод из эксплуатации и интеллектуальная

собственность. В связи с особенностями добычи на шельфе возникает множество правовых проблем, которые уникально сочетаются с вопросами сопутствующих рисков и потенциальной ответственности. В данной книге анализируются эти риски и ответственность, рассматривается, как они могут быть распределены между сторонами, как можно избежать или уменьшить их последствия и как на практике разрешаются споры. Эти вопросы и различные юридические доводы рассматриваются на каждом этапе взаимоотношений между нефтегазовой компанией и специализированным подрядчиком по шельфовой добыче.

**22. «Мирное разрешение морских споров» под ред. Дж. Краски, Х. Янга.**

**Kraska, J., Yang, H. (eds.) (2023). *Peaceful management of maritime disputes*. Routledge.**

Международное право, касающееся разрешения споров о морских границах, отражает нормативные стремления к мирному урегулированию некоторых из наиболее сложных проблем внешней политики. В данной книге внимание сосредоточено на ключевых вопросах международного права, связанных со спорами о морских границах, а также исследуется, как международное право и правовые институты способствуют разрешению указанных споров в теоретическом и практическом плане. Приводится развернутое исследование факторов, влияющих на морские споры, а также международно-правового регулирования, дипломатических моделей разрешения споров и динамики права, безопасности и истории разрешения споров о морских границах в Восточной Азии.

**23. А. Роча «Частные лица как участники международного права: критический анализ правосубъектности в морском публичном праве».**

**Rocha, A. (2023). *Private actors as participants in international law: a critical analysis of membership under the law of the sea*. Bloomsbury Publishing.**

В этой книге рассматривается статус частных лиц как субъектов права в соответствии с нормами международного морского публичного права. Представляя методологию понятия единой правосубъектности, она дает четкое понимание правосубъектности в международном праве с целью установления того, в какой степени

частные лица могут иметь права и нести обязанности. Для этого в книге принимается теоретическая точка зрения, которая позволяет читателю самостоятельно проанализировать значимость частных лиц в международном праве. Данная уникальная и новаторская работа вносит значительный вклад в научные дискуссии о частных лицах в международном праве.

**24. «Руководство Routledge по глубоководной добыче и морскому публичному праву» под ред. В. Т. Кампанеллы.**

**Campanella, V.T. (ed.) (2023). *Routledge handbook of seabed mining and the law of the sea*. Routledge.**

В данной междисциплинарной работе, рассчитанной на то, чтобы стать основным справочником по данному вопросу, представлен глобальный обзор национальной, региональной и международной нормативно-правовой базы, применимой к разведке и разработке полезных ископаемых морского дна на континентальном шельфе и в районе, а также состояние исследований по данному вопросу. Данная книга предоставляет исторический и геополитический контекст, имеющий ключевое значение для понимания эволюции регулирования, и помогает читателям получить базовые знания в области права и управления. Кроме того, в ней рассматриваются современные и возможные будущие проблемы и дается представление о региональной и национальной практике, в том числе государств, не являющихся участниками Конвенции ООН по морскому праву.

**25. А. Грима «Изменение уровня моря и морские границы».**

**Grima, A. (2023). *Sea level change and maritime boundaries*. Routledge.**

Ряд государств обеспокоен тем, что повышение уровня воды в результате изменения климата может вынудить их сдвинуть базисные линии вглубь, что повлияет на внешние границы их морских зон. Очевидно, что стабильность морских границ окажется под вопросом, и это может привести к серьезным политическим, правовым и экономическим последствиям. Эта проблема может также повлиять на результаты процедур урегулирования споров в компетентном международном суде или трибунале, целью которых является разрешение претензий на перекрывающиеся районы. Какую роль игра-

ет прибрежная география в правовом режиме, определяющем внешние границы морских зон? Каковы последствия изменений в прибрежной географии? Насколько процедуры урегулирования споров в суде или трибунале застрахованы от этой проблемы? Способно ли международное право решить эту проблему? Если да, то каким образом и каковы его возможности? Что можно сделать для решения этой проблемы? Данная книга посвящена этим вопросам.

**26. М. Ханнафорд, П. Тернер, И. Голдрейн «Купля-продажа морских судов» (7-е изд.).**

**Hannaford, M., Turner, P., & Goldrein, I. (2023). «Ship sale and purchase» (7<sup>th</sup> ed.). Informa Law from Routledge.**

Седьмое издание данной книги содержит подробный постатейный анализ SHIPSALE 22 – новой стандартной формы меморандума о соглашении по купле-продаже судов, опубликованной БИМКО в 2022 году. Каждый пункт в данном постатейном анализе дополнен комментариями к соответствующим положениям других ведущих стандартных форм, используемых на мировых судоходных рынках: SALEFORM 2012 (последняя версия давно существующей стандартной формы, разработанной Ассоциацией норвежских судовых брокеров), SINGAPORE SHIP SALE FORM 2011 и NIPPONSALE 1999, и к основным различиям между этими формами и SHIPSALE 22. Это издание также содержит всеохватывающее описание множества способов, с помощью которых стандартные соглашения могут быть изменены путем внесения поправок в печатаемые условия и использования дополнительных пунктов с целью адаптации к конкретным требованиям сторон отдельных сделок. Кроме того, в книге анализируются соответствующие решения английских и третейских судов, а также объясняются последствия этих решений для сделок по купле-продаже морских судов.

**27. С. Бауген «Правовое регулирование судоходства» (8-е изд.).**

**Baughen, S. (2023). *Shipping law* (8<sup>th</sup> ed.). Routledge.**

В данном незаменимом учебнике автор подробно освещает весь спектр английского морского права, рассматривая узкоспециализированные правила судоходства в коммерческом контексте и соотнося их с общими принципами договорного и деликтного права. Восьмое из-



дание полностью обновлено и охватывает все актуальные правовые последствия брексита. Подробные комментарии к судебным решениям и сбалансированное освещение и анализ недавних ключевых дел представляют собой актуальный источник для студентов курсов морского права. В полном объеме раскрыты все основные темы, включая коносаменты, чартер-партии, спасание, загрязнение моря, юрисдикцию, выбор применимого права, арбитраж, а также аварии и столкновения. В данном новом издании изучены продолжающиеся значительные и примечательные события в морском праве, такие как внесение в Палату лордов в октябре 2022 года законопроекта об электронных торговых документах. Сфера международных конвенций также претерпела ряд изменений с момента выхода предыдущего издания.

**28. П. Вранкен «Государственная юрисдикция в океане».**

**Vrancken, P. (2023). *State ocean jurisdiction*. Routledge.**

Предлагая систематическую аналитическую основу, которая помогает в понимании и применении международно-правового режима, регулирующего государственную юрисдикцию в океане с целью усовершенствования управления океаном в интересах устойчивого развития, данная книга проводит различия между формой, основанием, сферой действия и целью государственной юрисдикции в океане и уделяет им особое внимание. Определяя юрисдикцию как международно-правовую власть государства быть вовлеченным в фактический вопрос на основе действительного правового основания для совершения властных действий, влияющих на этот вопрос, она дезагрегирует концепцию, сложность которой часто приводит к тому, что государства не могут в полной мере использовать свою юрисдикцию в океане. В ходе этого процесса в работе определяется, когда и в какой степени существуют пробелы и дублирование юрисдикций. Внося ясность в неизбежно сложную и зачастую неверно понимаемую структуру, направленную на достижение общепризнанного баланса конкурирующих интересов, книга закладывает основу для будущих исследований, контекстуализируя положение государственной юрисдикции в океане не только с точки зрения управления Мировым океаном, но и в рамках всего международного публичного права.

**29. Д.А. Веббер, Дж.Э. О’Ши «Кодекс морского частного права Греции: Закон 5020/2023».**

**Webber, D.A., O’Shea, J.A. (2023). *The Greek Code of Private Maritime Law: Law 5020/2023. Lex Graeca*.**

Цель данной публикации – объяснить греческую правовую систему для международных инвесторов, предпринимателей и юристов-практиков в судоходной отрасли и предоставить тщательный исследовательский перевод всего текста закона вместо отдельных статей или выдержек и основных положений. Перевод закона сопровождается греко-английским и англо-греческим глоссариями терминов, встречающихся в Кодексе. Книга включает в себя несколько вступлений; подробное предисловие переводчиков о подходе, методологии и проблемах перевода, с которыми они столкнулись и которые удалось решить; параллельный перевод Закона 5020/2023, включая все поправки и обновления до мая 2023 года; а также два полезных глоссария по ключевой терминологии, используемой в вышеуказанных текстах (греко-английский и англо-греческий).

**30. Д.Р. Ротвелл, Т. Стивенс «Международное морское публичное право».**

**Rothwell, D.R., Stephens, T. (2023). *The international law of the sea*. Bloomsbury Publishing.**

Морское публичное право регулирует, управляет и руководит океаническими пространствами, которые занимают более двух третей поверхности Земли. В данной книге даются комплексная оценка основополагающих принципов морского публичного права, критический обзор Конвенции ООН по морскому праву 1982 г. и анализ последующих событий, включая многочисленные двусторонние, региональные и глобальные соглашения, дополняющие Конвенцию. Третье издание было тщательно пересмотрено и обновлено и теперь включает целую главу о естественных и искусственных островах. Рассматриваются все основные области морского публичного права, включая основы и источники права, характер и протяженность морских зон, делимитацию перекрывающихся морских границ, место архипелажных и других особых государств в морском публичном праве, навигационные права и свободы, военную деятельность на море, морские научные исследования, а также во-

просы морских ресурсов и сохранения, такие как рыболовство, охрана морской среды и урегулирование споров.

**31. В. Чандра «Морское публичное право и споры о морских границах в районах с углеводородным потенциалом: обзор глобальных горячих точек».**

**Chandra, V. (2023). *The law of the sea and maritime boundary disputes in areas of hydrocarbon potential: a review of global hot spots*. Routledge.**

В данной монографии рассматривается взаимосвязь между Конвенцией ООН по морскому праву и морскими границами в пяти неполярных регионах, на которые приходится почти 90% глобальных неурегулированных споров, связанных с разработкой углеводородов на шельфе. Эти регионы, включающие Восточное Средиземноморье, Каспийское море, Персидский залив, Северо-Восточную Азию и Южно-Китайское море, были выбраны с учетом их потенциала нефтегазовых ресурсов и недавних военных столкновений, которые могут привести к более широким региональным конфликтам. В книге рассматривается статус морских границ каждого региона в контексте конкретных статей Конвенции ООН по морскому праву, которые использовались спорящими государствами для обоснования своих претензий на перекрывающиеся районы.

**32. «Современное право морского страхования». Т. 5. Под ред. Д.Р. Томаса.**

**Thomas, D.R. (ed.) (2023). *The modern law of marine insurance: volume five*. Informa Law from Routledge.**

Пятый том серии состоит из 10 статей, написанных группой экспертов из числа ученых и практиков. В них анализируются и раскрываются многие современные правовые проблемы и споры в области законодательства и практики морского страхования. Новый том не следует рассматривать как «новое издание», заменяющее предыдущие тома. Напротив, он развивает предыдущие работы и вносит вклад в расширение охвата серии. Это достигается за счет введения новых тем для анализа, а также значительного углубления тем, рассмотренных в предыдущих томах, и тем самым книга позволяет быть в курсе постоянно развивающейся судебной практики.

**33. Ю. Ван Логхем «Права и обязанности государств в спорных морских районах».**

**Van Logchem, Y. (2023). *The rights and obligations of states in disputed maritime areas*. Cambridge University Press.**

В данной книге рассматриваются права и обязанности государств по международному праву в отношении спорных морских районов, что является первым комплексным исследованием этой актуальной и сложной проблемы. В книге анализируются нормы обычного права, общего международного права, судебные решения, практика государств и доктрина и тем самым раскрывается международно-правовое регулирование спорных морских районов. Предлагая практические решения по толкованию применимых норм международного права, автор рассматривает, в какой мере данные нормы сегодня служат четким руководством для государств, а также как международные суды и трибуналы рассматривали дела, связанные с деятельностью в спорных морских районах.

**34. М. Спанджаарт «Именной коносамент».**

**Spanjaart, M. (2023). *The straight bill of lading*. Routledge.**

Коносамент на протяжении многих лет был предметом рассмотрения в многочисленных статьях, диссертациях и учебниках, и это неудивительно. У коносамента интересная история, он имеет несколько функций, уходящих корнями как в договорное, так и в вещное право, а его выдача может повлечь за собой применение международной конвенции о морской перевозке грузов – Гаагско-Висбийских правил. В то время как большинство книг на эту тему посвящено коносаменту в целом, данная работа описывает именной коносамент, и в ней рассматриваются его различия (и сходства) с оборотным коносаментом (ордерным или на предъявителя).

**35. Дж.Н. Мур «Борьба за право в океанах: как изоляционистский нарратив подводит Америку».**

**Moore, J.N. (2023). *The struggle for law in the oceans: how an isolationist narrative betrays America*. Oxford University Press.**

В 1970-х и 1980-х годах Соединенные Штаты возглавили переговоры по одному из самых важных международных договоров в истории – Конвенции Организации Объединённых Наций по морскому праву (UNCLOS). Благодаря этим

переговорам Соединенные Штаты обеспечили себе самую большую в мире зону морской юрисдикции – площадь, превышающую размеры континентальной части США – и защитили свободу судоходства, столь важную для маневренности военно-морских сил. Соединенные Штаты были также признаны как имеющие доступ к четырем глубоководным участкам морского дна, каждый из которых размером примерно со штат Род-Айленд и содержит стратегические полезные ископаемые на сумму около четверти триллиона долларов. Сегодня Конвенция ООН по морскому праву действует для 168 стран и Европейского союза. Однако изоляционистские доводы уже четверть века не позволяют Сенату проголосовать по Конвенции. Данная книга посвящена потенциальному вреду американским национальным интересам, причиненному изоляционистским нарративом.

**36. «Конвенция Организации Объединенных Наций по морскому праву: система регулирования» под ред. К. Зийг, Б. Фельдтманн, Ф.М.В. Биллинг.**

**Siig, K., Feldtmann, B., & Billing, F.M.W. (eds.) (2023). *The United Nations Convention on the Law of the Sea: a system of regulation*. Routledge.**

Конвенция Организации Объединённых Наций по морскому праву 1982 года (UNCLOS) на протяжении четырех десятилетий рассматривалась многими как одно из важнейших законодательных достижений международного права. Ее принято называть «конституцией океанов», обеспечивающей правовую основу для управления Мировым океаном. В этой работе рассматривается, как UNCLOS функционирует в различных сложных условиях, как она адаптируется к новым, меняющимся обстоятельствам, а также как она взаимодействует с другими нормативными актами как в рамках морского публичного права, так и за его пределами. Затрагивая такие темы, как правопорядок на море, соотношение UNCLOS с правами человека и роль частных лиц, данная книга поднимает сложные вопросы применения, понимания и исполнения Конвенции, а также того, как она может быть представлена, истолкована и использована в динамичном мире. В работе также поднимаются методоло-

гические вопросы, ответы на которые могут повысить предсказуемость и согласованность регулирования в рамках UNCLOS и тем самым закрепить ее роль в качестве доминирующей и актуальной системы правового управления морем на многие десятилетия вперед.

**37. «Мир морского частного и коммерческого права: эссе в честь Фрэнсиса Роуза» под ред. Ч. Митчелла, С. Уоттерсона.**

**Mitchell, Ch., Watterson, S. (eds.) (2023). *The world of maritime and commercial law: essays in honour of Francis Rose*. Bloomsbury Publishing.**

В данном сборнике из 20 эссе собраны последние работы ученых-юристов, практиков и судей, известных во всем мире своим опытом в области морского частного и коммерческого права. Для юристов, специализирующихся на морском частном праве, книга содержит важные исследования права морских столкновений, морской перевозки грузов (рассматриваются значение «фактической перевозки» в Гамбургских правилах и сложная сеть правил, регулирующих смешанные перевозки) и морского страхования (обсуждается история доктрины наивысшей добросовестности и оговорки о юрисдикции в полисах страхования грузов).

**38. Б. Сёзер «Автономные суда и право».**  
**Sözer, B. (2023). *Unmanned ships and the law*. Routledge.**

В данной книге рассматривается законодательство, касающееся правовых аспектов автономных судов. Автор, известный турецкий специалист по морскому и страховому праву, анализирует современный международный правовой режим и подробно рассматривает возможное влияние автономных судов на ответственность и перевозку грузов. Он рассматривает как правовые аспекты, так и технологические особенности автономных судов, а также терминологические и лингвистические вопросы, чтобы выяснить, совместимы ли автономные суда с действующим правовым режимом, применимым к морским судам в целом. Одновременно автор описывает альтернативы, которые позволят успешно использовать автономные суда в ближайшем будущем. ■

Обзор подготовлен Иваном Кобченко

## IV. REVIEW OF NEW PUBLICATIONS ON MARITIME LAW

**1. Kardon, I.B. (2023). *China's law of the sea: the new rules of maritime order*. Yale University Press.**

This book is the first comprehensive study of the law and geopolitics of China's maritime disputes. It provides a rigorous empirical account of whether and how China is changing "the rules" of international order – specifically, the international law of the sea. The author examines China's laws and policies to defend, exploit, study, administer, surveil, and patrol disputed waters. He also considers other claimants' reactions to these Chinese practices, because other states must acquiesce for China's preferences to become international rules. China's maritime disputes offer unique insights into the nature and scope of China's challenge to international order.

**2. Deese, D.A. (2023). *Controlling international shipping and aviation emissions: governing the global climate crisis*. Routledge.**

This book assesses the extent to which two specialized UN agencies – the International Maritime Organization (IMO) in London and the International Civil Aviation Organization (ICAO) in Montreal – have been able to regulate environmental pollution in the global commons. Since the Kyoto Protocol and its tasking of these two public International Organizations in 1997 to regulate greenhouse gas emissions from the fast-growing international shipping and aviation sectors, they have struggled with the assignment even as the external pressure has mounted for them to act. The author examines why these two UN agencies have largely failed to execute their critical missions to date and explores the most promising emerging and feasible routes to control and reduce these emissions by other means.

**3. Larsen, J. (2023). *Counter-piracy law in practice: an ethnography of international security governance*. Routledge.**

This book is a socio-legal study of counter-piracy. It takes as its case the law enforcement efforts

after 2008 to suppress piracy off the coast of Somalia. Through ethnographic fieldwork, the book invites the reader onto a Danish warship patrolling the western Indian Ocean for piracy incidents and into the courtroom in Seychelles, where more than 150 suspects were prosecuted. The aim is to understand how counter-piracy worked in practice. The book uses assemblage theory to approach law as a social process and places emphasis on studying empirical enforcement practices over analysing legal provisions.

**4. Soyer, B. (2023). *Damages, recoveries and remedies in shipping law*. Informa Law from Routledge.**

This edited volume brings together contributions from experienced academics and practitioners in shipping law to consider the crucial subject of remedies in shipping litigation. The collection takes a close look at the established principles and recent legal, commercial and technical developments in the area of remedies in shipping law. It is divided into three parts. The first part focuses on fundamental common law principles concerning damages, including approaches to topics such as damages for delay and what happens when a charter is thrown over early; the reflective loss rule; mitigation; and the problem of cryptocurrency. The second part considers technology and how it affects contracts and remedies, including the use of new technologies and the development of new liability regimes. The third part explores contractual remedies other than simple compensatory damages, considering issues such as limitation of liability, punitive damages, specific remedies, third party claims and liabilities, and anti-suit injunctions.

**5. Cabus, T. (2023). *Due diligence and the high seas*. Routledge.**

This book firstly explores thoroughly the concept of due diligence, its purpose and its mechanisms in order to propose a comprehensive theory of due diligence in harmony with the general law of State responsibility. In the meantime, this

book also explores the usefulness of due diligence to address modern challenges afflicting the high seas. Indeed, while the application of due diligence in transboundary contexts is well illustrated by jurisprudence, its applicability in areas beyond national jurisdiction remains unclear. Yet, a proper usage of this concept may be crucial for the protection of the high seas, as it allows for the intervention of international standards in this fragile area. Hopefully, the concept of due diligence can help compensate the insufficiencies of the United Nations Convention on the Law of the Sea concerning the high seas.

**6. Kraska, J., Park, Y.-K. (eds.) (2023). *Emerging technology and the law of the sea*. Cambridge University Press.**

Autonomous vessels and robotics, artificial Intelligence and cybersecurity are transforming international shipping and naval operations. Likewise, blockchain offers new efficiencies for compliance with international shipping records, while renewable energy from currents and waves and offshore nuclear power stations open opportunities for new sources of power within and from the sea. These and other emerging technologies pose a challenge for the governance framework of the law of the sea, which is adapting to accommodate the accelerating rates of global change. This volume examines how the latest technological advances and marine sciences are reshaping the interpretation and application of the law of the sea. The authors explore the legality of new concepts for military operations on the continental shelf, suggest remote sensing methodologies for delimitation of maritime boundaries, and offer a legal roadmap for ensuring maritime cyber security.

**7. Bugden, P. (2023). *Goods in transit* (5<sup>th</sup> ed.). Sweet & Maxwell.**

The subject matter of this book is of increasing relevance as international trade and globalisation increase. The work gathers together and integrates in a unique, accessible and practical form many aspects of general commercial, shipping, contract, bailment, tort, property, agency and transport law in one place. Deals with trans-national transportation rail, road, sea and air in the context of the various international transport conventions and multi-modal transport. Analyses in detail the law of agency and the law of bailment in the context of carriage of goods and international trade law.

Examines the property elements in carriage of goods and international trade law. Analyses the multifarious complex domestic and international statutory and contractual liability regimes applicable to carriers and other bailees. Considers the various issues raised by outsourcing, logistics and project forwarding contracts.

**8. Ntona, M. (2023). *Human rights and ocean governance: the potential of marine spatial planning in Europe*. Routledge.**

This book argues for the utility of human rights in the practice of ocean governance. Maritime spatial planning (MSP) has become the dominant marine management paradigm, with MSP frameworks already at various stages of elaboration and implementation in more than half of all coastal states. However, as experience with MSP accrues, a central systemic shortcoming has become apparent, insofar as the normative frameworks that underpin MSP tend to be grounded in a rationalistic and economic worldview. The result is a post-political, neoliberal approach to the implementation of MSP, which favours technocratic “fixes” to complex societal problems over efforts to address underlying issues of power and inequality.

**9. Grimaldi, M. (2023). *Inland waterway transport: the European legal framework*. Routledge.**

This book analyses the European legal framework on inland water transport in light of the most recent legislation adopted and how the main Member States of Central Western Europe have implemented it. Specifically, the book provides an innovative tool of analytical and systematic study of the various legislative EU measures that regulate the inland waterways transport sector, as well as for the comparative study and analysis of the relevant measures of implementation adopted by the afore-mentioned Member States. Each EU legislative measure is first explained in general terms and then commented on in detail with a specific analysis of the most significant articles; the corresponding national implementing measures are also examined in detail.

**10. Dawson, G. (2023). *International law and sea-dumped chemical weapons*. Oxford University Press.**

This book contains a systematic conceptual analysis of the international legal frameworks governing the remediation of sea-dumped chemical

weapons. Where deficiencies are found in the law, legal solutions are offered. In addition, practical approaches to the problem are explored. Furthermore, the book argues that solutions to this environmental hazard rely on a holistic awareness-and acceptance-of how humanity's past actions have damaged our ecosystem. Aiming to bring about the necessary will to overcome this challenge, this volume identifies and analyses the problem, offers guidance, and provides hope to the current and succeeding generations so that we can solve the problem of sea-dumped chemical weapons and restore balance to our ecosystem.

**11. Evans, M.D., Lewis, R. (2023). *Islands, law and context: the treatment of islands in international law*. Edward Elgar Publishing.**

This ground-breaking book challenges legal orthodoxy, presenting an original approach to the treatment of islands in international law. It offers a new perspective on how to define islands in international law, questioning how they differ from other maritime features. It focuses on the contextual factors that bear upon the legal treatment of islands, recognising that, in practice, islands have varied and unequal impacts and arguing that greater focus on context is needed to understand legal outcomes, particularly those concerning maritime boundary delimitation. Addressing the impact of rising sea levels on the interests and rights of islands and the increasing construction of artificial islands, the authors make the case for a major change in approach to the topic.

**12. Colombo, G.F. (2023). *Justice and international law in Meiji Japan: the Maria Luz incident and the dawn of modernity*. Routledge.**

This book carries out a comprehensive analysis of the María Luz incident, a truly significant episode in Japanese and world history, from a legal perspective. The case had a tremendous impact on the collective imagination, both Japanese and international: it is one of the first occurrences in which an Asian country decided to resist the pressure of a Western nation, and responded using the most refined tools of domestic and international law. Moreover, the final outcome of the case (arbitration in front of the Czar of Russia) marks the debut of Japan on the stage of international arbitration. While historians have written widely on the subject, the legal importance of this event has been relatively neglected. This book uses the case to explore the

technical legal issues Japan was facing in its transition from pre-modernity to modernity.

**13. Grbec, M., Scovazzi, T., & Tani, I. (eds.) (2023). *Legal aspects of marine protected areas in the Mediterranean Sea: an Adriatic and Ionian perspective*. Routledge.**

The objective of this book is to provide a comprehensive overview of the legal basis, under international law and the relevant regional legal frameworks, for the establishment and further development of area-based conservation tools in the Mediterranean Sea, with a particular emphasis placed on the transboundary area-based conservation instruments available for the Adriatic and Ionian Seas. Specifically, the aim is to identify and analyze the concepts and functioning of both marine protected areas (MPAs), as traditional area-based tools enabling marine habitat and species conservation, and other effective area-based conservation measures (OECMs), as a more recent addition to the picture. Further, with a view to providing responses to the complex set of challenges raised by the variety of tools and levels of intervention, conclusions and ways forward are provided that identify practical implementation instruments through which a truly transboundary perspective may guide the development of protected marine spaces in the macro-region.

**14. Gürses, Ö. (2023). *Marine insurance law (3<sup>rd</sup> ed.)*. Routledge.**

This book introduces and clearly explains all topics covered in undergraduate and postgraduate-level courses, offering students and those new to the area a comprehensive and accessible overview of this important topic in maritime law. Observing the general principles of the subject and structure and formation of insurance contracts, this text goes on to look at individual considerations in detail, including the duty of utmost good faith/fair presentation of the risk, insurable interest, terms of insurance contracts, warranties and conditions, brokers, the premium, causation and marine perils, losses, sue and labour, subrogation, fraudulent claims, and reinsurance. The third edition has been fully updated and expanded to cover additional pre-Marine Insurance Act 1906 (MIA 1906) cases, as well as the implications of the Insurance Act 2015 on the duty of fair presentation of the risk in business insurance and on the remedy for breach of a warranty. The reader will also read about the

emphasis placed by the UK Supreme Court on the construction of s. 55 of the MIA 1906, and the challenges faced in respect of claims for a constructive total loss of the subject matter insured.

**15. Zoa Zoa, J. (2023). *Maritime credit law. Editions Notre Savoir.***

If it is common to assimilate maritime transport to an engine par excellence of international trade, we should not lose sight of the fact that the fitting out of the ship, which is certainly the keystone, is very costly. In this context, and insofar as international trade is strongly influenced by private initiative, it is almost impossible if not very difficult for a shipowner to finance himself a maritime expedition, because as we know it is an operation that requires the mobilization of huge financial resources. Thus, given the need for the shipowner either to maintain his fleet, or to promote shipbuilding or ensure the maintenance of a seagoing vessel, recourse to borrowing seems to be the solution in principle.

**16. Eski, Y., Wright, M. (eds.) (2023). *Maritime crime and policing. Routledge.***

This book offers a unique and scholarly perspective on a little-studied subject: maritime crime and policing. The seas and oceans cover 70 percent of the earth's surface and 90 percent of world trade by volume travels by sea. Furthermore, the refugee crisis has produced an inflow of people attempting to find a better life, particularly in Northwest Europe and the UK, which has had an impact on the maritime domains of European ports. While there has been attention paid to the role of maritime policing by scholars in maritime security studies, little attention has been paid by criminologists and policing studies scholars. This book aims to fill this gap.

**17. Cupido, D. (2023). *Maritime salvage operations and environmental protection. Routledge.***

This book questions the use of salvage law as legal regulatory framework for the remuneration of environmental services in salvage operations, proposing that such services should be based on direct contracting between commercial salvors and coastal States. Adopting an environment-first approach, it argues that direct contracting better serves and promotes environmental protection outcomes. It also takes a functional view of the law as a tool to promote values and sought outcomes.

**18. Haugen, S., Kristiansen, S. (2022). *Maritime transportation: safety management and risk analysis (2<sup>nd</sup> ed.). Routledge.***

The environmental and human costs of marine accidents are high, and risks are considerable. At the same time, expectations from society for the safety of maritime transportation, like most other activities, increase continuously. To meet these expectations, systematic methods for understanding and managing the risks in a cost-efficient manner are needed. This book provides readers with an understanding of how to approach this problem. Firmly set within the context of the maritime industry, systematic methods for safety management and risk assessment are described. The legal framework and the risk picture within the maritime industry provide necessary context.

**19. Mansell, J.N.K. (2023). *Merchant shipping law: development of national and customary law for safety of life at sea. Ethics International Press.***

This unique book charts the regulation of British ships throughout the nineteenth century, from no regulation in 1800, to enactment in the 1890s, of a model of customary and national maritime law adopted by many States. Primary issues addressed include unseaworthiness, overloading, under-manning, lack of qualifications, dangerous cargoes, loss of life, collision avoidance, lifesaving appliances, marine insurance and maritime administration. These matters are analysed in the context of the societal, political, technical and historical issues of the day, including an entrenched laissez faire attitude amongst politicians to any regulation of ships. Regardless of the huge loss of life at sea throughout the nineteenth century, recalled through accounts of many long-forgotten shipwrecks, loss of life finally waned towards the very end of the century.

**20. Zhan, X., Zhang, P. (2023). *Merchant ships' seaworthiness: law and practice. Informa Law from Routledge.***

The seaworthiness of merchant ships plays a critical role in ensuring the safety of life and property and the prevention of marine pollution. It deals with the fitness and readiness of a ship and its fundamental ability to sail safely to its destination. The standards of seaworthiness extend to literally all aspects of a ship, including the human element, physical structure, documentation,

cargo worthiness and so on. It is one of the most complicated concepts in the maritime regulatory regime, and it takes many forms. The existing literature on seaworthiness is found within a variety of dedicated articles or book chapters. This book summarizes all that information in one publication and provides an update on key books that are now more than a decade old. In addition, it also offers more detail on specific aspects that are rarely discussed on their own.

**21. Lemanski, M., Moore, S., & Beadnall, S. (eds.) (2023). *Offshore floating production: legal and commercial risk management*. Informa Law from Routledge.**

This is the first book to focus on the law and practice relating to offshore oil and gas floating production. It deals with all legal and commercial risk management issues from initial concept through design, construction, modification, installation, acceptance, production and offloading, including ancillary legal topics; JV/consortiums, financing, insurance, decommissioning and intellectual property. There are numerous legal issues which arise in the context of floating production due to its specific characteristics, presenting a unique combination of challenges with the attendant risks and potential liabilities. This book analyses these risks and liabilities and considers how they may be allocated between the parties, how the consequences are avoided or mitigated and how disputes are in practice resolved. It illustrates these issues and competing legal arguments by focusing on each stage of the relationship between the oil and gas company and a specialist floating production contractor.

**22. Kraska, J., Yang, H. (eds.) (2023). *Peaceful management of maritime disputes*. Routledge.**

International law concerning maritime boundary dispute resolution reflects normative aspirations for peacefully managing some of the most intractable challenges in foreign affairs. Focusing on key international law issues relating to maritime boundary disputes, this book explores how international law and legal institutions facilitate these goals theoretically and practically. This volume offers a distributed study in the factors affecting maritime disputes, international law frameworks and diplomatic models for addressing them, and legal, security, and historical dynamics in East Asia.

**23. Rocha, A. (2023). *Private actors as participants in international law: a critical analysis of membership under the law of the sea*. Bloomsbury Publishing.**

This book examines the status of private actors as subjects of law under the rules of the international law of the sea. Providing a methodology for the notion of a single legal personality, it provides a clear understanding of membership in international law in order to establish to what extent private actors can be rights-holders or duty-bearers. It does this by taking a theoretical perspective which allows the reader to interpret their relevance in international law. This unique and innovative work makes a significant contribution to the current scholarly debates on private actors in international law.

**24. Campanella, V.T. (ed.) (2023). *Routledge handbook of seabed mining and the law of the sea*. Routledge.**

This multidisciplinary book, designed to become the essential handbook on the matter, provides a global overview of the national, regional, and international regulatory frameworks applicable to the exploration and exploitation of seabed minerals on the continental shelf and the Area, as well as the related state of the science on the matter. By presenting historical and geopolitical context crucial to understanding regulation evolution, the book equips readers with foundational legal and policy knowledge. It furthermore addresses contemporary and prospective issues and offers unique insights into regional and national practices, including non-Party States to UNCLOS.

**25. Grima, A. (2023). *Sea level change and maritime boundaries*. Routledge.**

There is a concern amongst a number of States that rising sea water levels as a result of climate change may compel them to shift their baselines inward thus affecting the outward limits of their maritime zones. It is clear that the stability of maritime boundaries is put into question and this may bring about serious political, legal and economic repercussions. This concern may also affect the outcome of dispute settlement procedures before a competent international court or tribunal the purpose of which is to resolve overlapping maritime claims. What is the role played by coastal geography in the legal regime determining the outward limits of maritime zones? What are the consequences of



changes to coastal geography? To what extent are dispute settlement procedures before a Court or Tribunal immune from this concern? Is international law able to address this? If so, in what way and what are its limits? What can be done to resolve this? This book addresses these issues.

**26. Hannaford, M., Turner, P., & Goldrein, I. (2023). *Ship sale and purchase* (7<sup>th</sup> ed.). Informa Law from Routledge.**

The seventh edition contains a detailed clause-by-clause analysis of SHIPSALE 22, the new standard form Memorandum of Agreement for ship sales and purchases published by BIMCO in 2022. This clause-by-clause analysis is supplemented by commentary on the corresponding provisions of the other leading standard forms used in the global shipping markets – SALEFORM 2012 (the latest version of the longstanding standard form produced by the Norwegian Shipbrokers' Association), SINGAPORE SHIP SALE FORM 2011 and NIPPONSALE 1999 – and the main differences between these forms and SHIPSALE 22. This edition also contains a comprehensive description of the many ways in which standard form agreements may be modified, through amendments to the printed terms and the use of additional clauses, to suit the particular requirements of the parties to individual transactions. In addition, it analyses relevant decisions of the English courts and arbitration tribunals and explains the implications of these decisions for ship sale and purchase transactions.

**27. Baughen, S. (2023). *Shipping law* (8<sup>th</sup> ed.). Routledge.**

In this indispensable textbook, the author expertly covers the whole spectrum of English shipping law, placing the highly specialised rules of shipping in a commercial context and relating them to the general principles of contract and tort law. The 8<sup>th</sup> edition is brought fully up to date, covering all the relevant legal implications following on from Brexit. In-depth commentary on judicial decisions and well-balanced coverage and analysis of recent and key cases provide an up-to-date reference for students on shipping law courses. All key topics are comprehensively covered, including bills of lading, charterparties, salvage, marine pollution, jurisdiction, choice of law, arbitration, and accidents and collisions. Continuing significant and noteworthy developments in shipping law are explored in this new edition, such as the introduction into the

House of Lords in October 2022 of the Electronic Trade Documents Bill. The field of international conventions has also seen several changes since the previous edition.

**28. Vrancken, P. (2023). *State ocean jurisdiction*. Routledge.**

Proposing a systematic analytical framework which assists in understanding and applying the international law regime governing State ocean jurisdiction with a view to improved ocean governance for sustainable development, this book distinguishes between, and focuses on, the form, the ground, the scope and the purpose of State ocean jurisdiction. Defining jurisdiction as the international-law authority of a State to be involved in a factual matter on the basis of a valid legal ground to perform authoritative acts impacting on that matter, it disaggregates the concept the complexity of which often leads to States failing to make full use of their existing ocean jurisdictions. In the process, it identifies when and to what extent there are gaps and overlaps of jurisdictions. Bringing clarity on an inevitably complex and often misunderstood framework that is aimed at striking a universally accepted balance of competing interests, the book lays the foundation for future research, contextualising the position of State ocean jurisdiction not only in terms of ocean governance, but in the whole of public international law.

**29. Webber, D.A., O'Shea, J.A. (2023). *The Greek Code of Private Maritime Law: Law 5020/2023*. Lex Graeca.**

The purpose of this publication is to clarify the Greek legal system for international investors, entrepreneurs and legal practitioners in the shipping industry, providing them with a thoroughly researched translation of the entire text of the law rather than piecemeal Articles or the gist and main points. The translation of the law is accompanied by Greek-to-English and English-to-Greek glossaries of the terms encountered in the Code. The book includes several introductions; a detailed foreword by the translators on their approach, methodology and the translational issues faced and resolved; side-by-side translation of Law 5020/2023, including all amendments and updates until May 2023; and two useful glossaries of the key terminology used in the above texts (Greek – English and English – Greek).

**30. Rothwell, D.R., Stephens, T. (2023). *The international law of the sea*. Bloomsbury Publishing.**

The law of the sea provides for the regulation, management and governance of the ocean spaces that cover over two-thirds of the Earth's surface. This book provides a comprehensive assessment of the foundational principles of the law of the sea, a critical overview of the 1982 United Nations Convention on the Law of the Sea and an analysis of subsequent developments including many bilateral, regional, and global agreements that supplement the Convention. The third edition of this acclaimed text has been thoroughly revised and updated, and now incorporates a dedicated chapter on natural and artificial islands. All of the main areas of the law of the sea are addressed including the foundations and sources of the law, the nature and extent of the maritime zones, the delimitation of overlapping maritime boundaries, the place of archipelagic and other special states in the law of the sea, navigational rights and freedoms, military activities at sea, marine scientific research, and marine resource and conservation issues such as fisheries, marine environmental protection and dispute settlement.

**31. Chandra, V. (2023). *The law of the sea and maritime boundary disputes in areas of hydrocarbon potential: a review of global hot spots*. Routledge.**

This monograph examines the relationship between UNCLOS and maritime boundaries in five non-polar regions, encompassing almost 90% of global unresolved disputes involving offshore hydrocarbon development. The regions, which include the eastern Mediterranean, the Caspian Sea, the Persian Gulf, northeast Asia, and the South China Sea, were chosen for their oil and gas resources potential and recent military skirmishes that have the potential to lead to wider regional confrontations. The book addresses each region's maritime boundary status in the context of specific articles within UNCLOS that have been exploited by disputing states to justify their overlapping claims.

**32. Thomas, D.R. (ed.) (2023). *The modern law of marine insurance: volume five*. Informa Law from Routledge.**

This fifth volume in the series comprises ten contributions written by an expert team of academics and practitioners. Collectively they analyse

and expound many of the contemporary legal issues and debates in the law and practice of marine insurance. The new volume is not to be considered as a "new edition" superseding the earlier volumes. To the contrary, it extends on the previous coverage and contributes to the expanding coverage of the series. It achieves this by introducing new topics for analysis and by noting significant developments in themes considered in earlier volumes, thereby providing a useful tool for keeping abreast of an ever-developing body of judicial law.

**33. Van Logchem, Y. (2023). *The rights and obligations of states in disputed maritime areas*. Cambridge University Press.**

This book examines the rights and obligations States have under international law concerning disputed maritime areas, in the first comprehensive treatment of this highly topical and pressing issue. It analyses conventional law, general international law, judicial decisions, State practice, and academic opinions that shine a light on the international legal framework that is applicable in disputed maritime areas. Proposing practical solutions on how to interpret the relevant international law, the book discusses the extent to which it currently provides clear guidance to States, and how international courts and tribunals have dealt with cases related to activities in disputed maritime areas.

**34. Spanjaart, M. (2023). *The straight bill of lading*. Routledge.**

The bill of lading has been the subject of numerous articles, dissertations, and textbooks over the years, and this is hardly surprising. The bill of lading has a fascinating history, it has several functions with roots in both contract and property law, and its issuance may trigger the application of an international convention on the carriage of goods by sea, the Hague-Visby Rules. Whereas most books on the subject deal with the bill of lading in general, this book zooms in on the straight bill of lading and covers the differences (and similarities) with a negotiable (order or bearer) bill of lading.

**35. Moore, J.N. (2023). *The struggle for law in the oceans: how an isolationist narrative betrays America*. Oxford University Press.**

During the 1970s and 1980s the United States led the world in negotiating one of the most important treaties in history, the United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS). Through

these negotiations the United States secured the largest area of maritime jurisdiction in the world—an area larger than the continental United States itself—and protected navigational freedom, so critical for Naval mobility. The United States was also recognized as having access to four deep seabed mine sites, each roughly the size of the State of Rhode Island, and each containing approximately a quarter trillion dollars in strategic minerals. Today UNCLOS is in force for 168 countries and the European Union. Isolationist arguments, however, have for a quarter-century prevented the Senate from voting on the Convention. This book is about the potential damage to American national interests caused by this isolationist narrative.

**36. Siig, K., Feldtmann, B., & Billing, F.M.W. (eds.) (2023). *The United Nations Convention on the Law of the Sea: a system of regulation*. Routledge.**

The 1982 United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS) has for four decades been considered by many to be one of the most important legislative achievements of international law. It is revered as a “constitution of the oceans”, providing the legal framework for the governance of the oceans. This volume explores how the UNCLOS is functioning in various complex settings, how it adapts to new, emerging developments, as well as how it interacts with other regulation, both within the law of the sea regime and outside. Engaging in themes such as law and order at sea, UNCLOS’ interaction with human rights and the role of private actors, the book raises complex questions in the application, understanding, and enforcement of the convention and how it can be envisaged, interpreted, and used in a dynamic world. The volume also raises methodological

questions, the answers to which may enhance the predictability and coherence of the law under UNCLOS and thus secure its role as the predominant and relevant system for legal governance at sea for many decades to come.

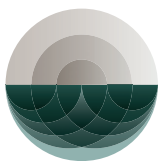
**37. Mitchell, Ch., Watterson, S. (eds.) (2023). *The world of maritime and commercial law: essays in honour of Francis Rose*. Bloomsbury Publishing.**

This collection of 20 essays contains recent work by legal scholars, practitioners and judges, all internationally renowned for their expertise in the fields of maritime and commercial law. For maritime lawyers, the book contains absorbing and important studies of the law governing maritime collisions, carriage of goods by sea (examining the meaning of “actual carriage” in the Hamburg Rules, and the complex web of rules that governs multi-modal carriage), and marine insurance (discussing the history of the doctrine of utmost good faith, and jurisdiction clauses in cargo policies).

**38. Sözer, B. (2023). *Unmanned ships and the law*. Routledge.**

This book considers the law relating to the legal aspects of unmanned ships. The author, a doyen of shipping and insurance law from Turkey, delves into the current international legal regime and examines the probable impact of unmanned ships on liability and carriage of goods in a wide-ranging manner. He examines both the legal aspects and technological peculiarities of unmanned ships, as well as contemplating terminological and linguistic questions, to find out whether they can be compatible with the current legal regime applicable to ships in general, while considering alternatives to enable their successful use in the near future. ■

*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: \_\_\_\_\_

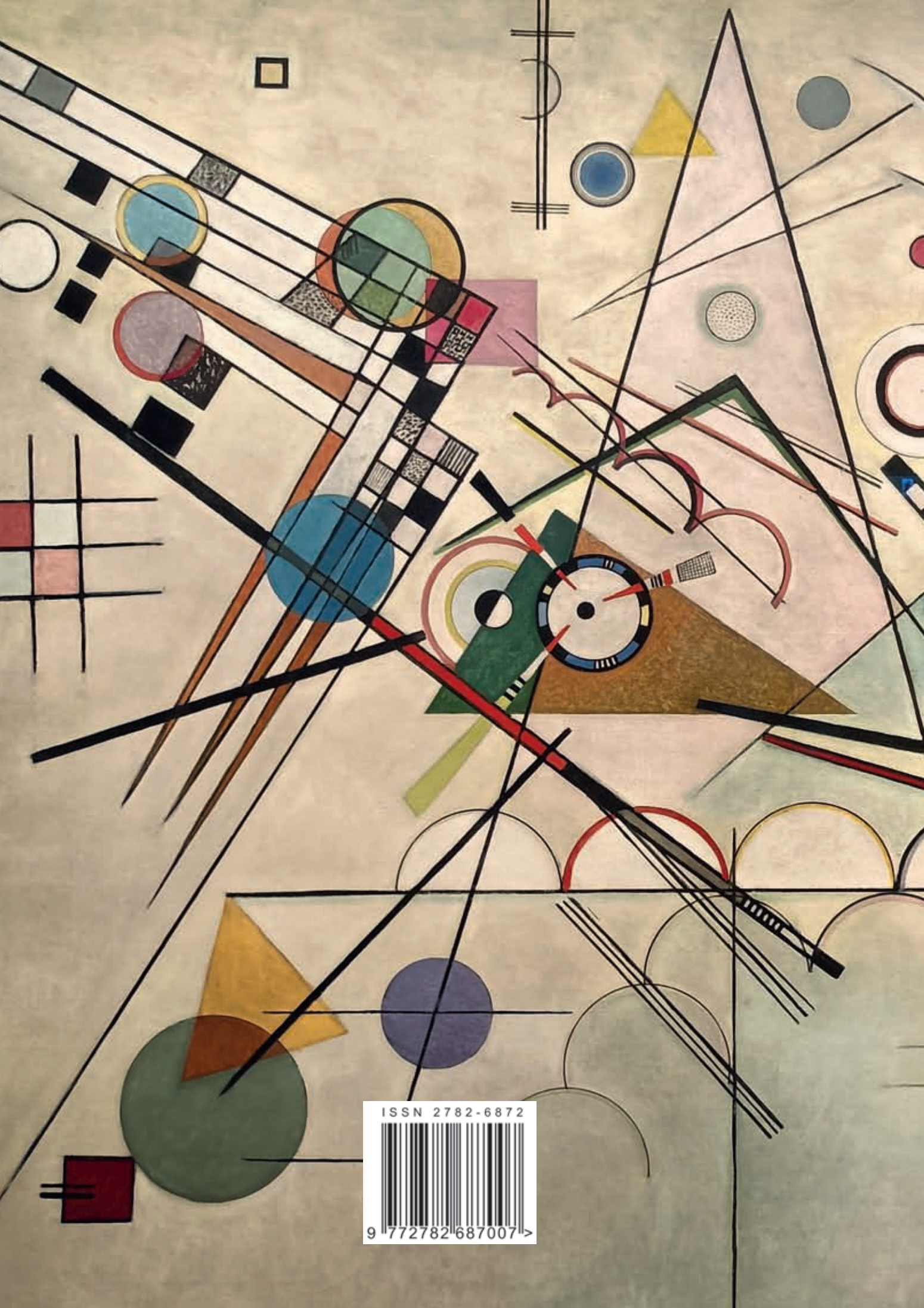
\* Подробнее с условиями и преимуществами каждого варианта можно ознакомиться на сайте [rumla.org](http://rumla.org).

\*\* 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: \_\_\_\_\_



ISSN 2782-6872



9 772782 687007 >