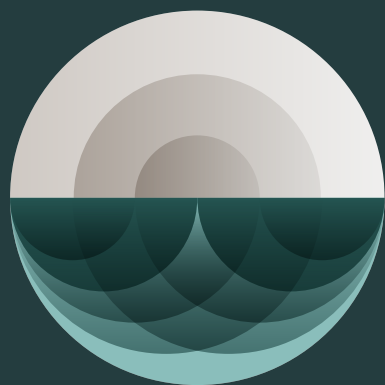


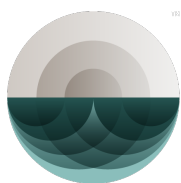


RUSSIAN
MARITIME LAW
ASSOCIATION®

Обзор новостей морского права

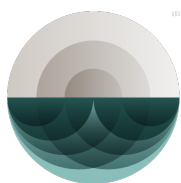
Новости | Аналитика

Июнь 2020
rumla.org



ОГЛАВЛЕНИЕ

I. Новые публикации Ассоциации морского права RUMLA	2
II. Обзор законодательства в России	2
III. Обзор судебной практики в России	3
1. Морское страхование	3
2. Портовое обслуживание	4
3. Споры о фрахте и демередже	6
4. Арест и иные обеспечительные меры	9
IV. Обзор зарубежного законодательства и международных новостей	11
V. Обзор зарубежной судебной практики	12
1. Морское страхование	12
2. Споры о фрахте и демередже	13
3. Арест и иные обеспечительные меры	14
4. Иные споры из договоров перевозки	16
5. Споры об ограничении ответственности судовладельца	17
VI. Зарубежная литература по морскому праву	18

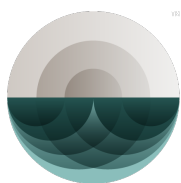


I. Новые публикации Ассоциации морского права

- ❖ Смена экипажей и репатриация в период COVID-19: основные вопросы.
- ❖ Арест судна in rem по требованию поставщика бункерного топлива: практика в США и России.
- ❖ Анти-исковые запреты в России по санкционным спорам: основные вопросы.

II. Обзор законодательства в России

- ❖ В России суда под иностранным флагом **допустили** к разовым каботажным перевозкам.
- ❖ Продлены сроки действия квалификационных свидетельств экипажей **внутреннего речного** и **морского** транспорта.
- ❖ Правительство РФ **утвердило** порядок исполнения договора перевозки пассажира водным транспортом в период ЧС или повышенной готовности на основе **новой ст. 185 КТМ РФ** и **ст. 95 и 97 КВВТ РФ**.
- ❖ Министерство транспорта совместно с Роспотребнадзором согласовали и **утвердили** "Временные рекомендации, направленные на безопасное функционирование морского и внутреннего водного транспорта в условиях COVID-19".
- ❖ Вступили в силу **поправки в АПК РФ**, переносящие споры с подсанкционными лицами в исключительную юрисдикцию российских судов – теперь они имеют право выносить анти-исковые запреты.



III. Обзор судебной практики в России

1. Морское страхование

Определение Верховного Суда РФ от 04.06.2020 по делу N А56-116730/2018

(АО «СоюзФлот Пром» v. АО «СОГАЗ»)

Факты

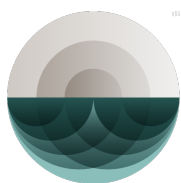
В мае 2016 г. СОГАЗ (страховщик) застраховал морской буксир «Дир» (2011 год постройки), зафрахтованный СоюзФлотом (страхователь) по бербоут-чартеру в конце 2012 г. Страхование осуществлялось в форме КАСКО с ответственностью за гибель и повреждения. В феврале 2017 г. в ходе докового ремонта в подводной части буксира было выявлено коррозионное повреждение винторулевых колонок (ВКР) судна. По результатам ремонта страхователь потребовал выплатить возмещение в размере стоимости ремонта. Спустя 2 месяца СОГАЗ отказал на том основании, что расходы на ремонт дефектных деталей возмещаются, только если это специально предусмотрено договором (п. 12.3.2 Правил страхования). Страхователь обратился в АС СПб и ЛО. К участию был также привлечен производитель колонок – Kongsberg Maritime.

Арбитражный суд Санкт-Петербурга

Полный отказ в выплате из-за отсутствия страхового случая. Согласно п. 4.1.10 Правил страхования, страховым случаем не является повреждение судна, наступившее из-за нарушения правил эксплуатации его механизмов (в т.ч. эксплуатации сверх нормативного срока). По инструкции производителя колонок, их проверка должна производиться каждые 4 года, но на момент ремонта проверка и обслуживание колонок не проводились с постройки буксира (т.е. более 6 лет).

Тринадцатый апелляционный суд

Решение оставлено в силе. Само по себе повреждение механизмов судна вследствие коррозии или наличия скрытых дефектов не является основанием для выплаты – страхователь должен доказать, что повреждение причинено определенным в договоре страховым случаем. В данном деле договор исключает из числа страховых случаев повреждения из-за нарушения правил эксплуатации. При этом под «правилами эксплуатации» понимаются инструкции производителя



для конкретной модели механизма на застрахованном судне, а не общие руководства производителя для всего семейства/модельного ряда таких механизмов. В случае конфликта страхователь должен соблюдать инструкции для конкретной модели как более специальные.

Арбитражный суд Северо-Западного округа

Решение оставлено в силе. В случае страхования судна бербоут-фрахтователем срок эксплуатации механизмов должен исчисляться с момента постройки судна (т.е. с 2011 г.), а не с момента передачи судна по бербоут-чартеру (т.е. не с конца 2012 г.) – даже если до такой передачи судно не эксплуатировалось.

Верховный суд

Отказ в передаче на рассмотрение СКЭС, поскольку суды верно определили отсутствие страхового случая.

2. Портовое обслуживание

Определение Верховного Суда РФ от 10.06.2020 по делу N А51-17318/2018

(ООО Морской порт «Первомайский» v. ООО «Карго Шиппинг Сервис»)

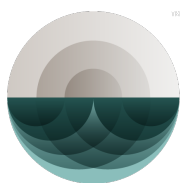
Факты

Между портом и Карго была заключена серия договоров, по которым порт оказывал Карго услуги по погрузке, разгрузке, перевалке и хранению грузов, а также обработке и обслуживанию морских судов. Когда порт попытался взыскать оплату по этим договорам (около 5 млн рублей), Карго предъявило встречный иск на 12 млн. В нем общество утверждало, что из-за задержек порта в обработке грузов, оно как тайм-фрахтователь вынуждено было платить собственнику судов дополнительный фрахт за периоды простоя и оплачивать дополнительное топливо.

В качестве доказательств своих потерь Карго предоставило таймшиты¹ и нотисы о готовности² зафрахтованных им судов, а также сравнение

¹ Таблицы, составленные судовым агентом, в которых указывается затраченное на погрузку/разгрузку судна время. Используются, чтобы понять, превысил ли фрахтователь доступное ему стальнойное время (laytime) и определить размер платы за простой судна в течение контрстальнойного времени (demurrage) или же платы за окончание разгрузки до истечения стальнойного времени (dispatch).

² Уведомления, посылаемые капитаном судна фрахтователю, о готовности судна к погрузке/разгрузке. Момент подачи нотиса о готовности обычно определяет момент начала течения стальнойного времени на погрузку/разгрузку.



данных о времени обработки грузов в порту Первомайский и иных портах.

Арбитражный суд Приморского края

Иск порта удовлетворен целиком, во встречном иске Карго Шиппинг отказано полностью. Приведенные Карго таймшиты и нотисы о готовности подтверждают несение Карго дополнительных расходов по своим договорам фрахтования. Однако эти документы не доказывают причинно-следственную связь между якобы имевшими место задержками порта в обработке грузов и потерями Карго. Анализ обществом сведений о времени обработки грузов в иных портах также не доказывает нарушение портом договоров с Карго и причинно-следственную связь, т.к не содержит достоверного, подтвержденного документально анализа соотношения мощностей, возможностей различных портов. Поскольку каждый порт действует в уникальных условиях собственного места нахождения, глубин акватории, длины и количества причалов, нельзя обоснованно сделать вывод о задержках в одном порту только на основании сведений о сравнительной скорости грузопереработки в иных портах.

Пятый апелляционный суд, Арбитражный суд Дальневосточного округа, Верховный суд: решение оставлено без изменений.

Постановление Двадцать первого арбитражного апелляционного суда от 02.06.2020 по делу N A83-10081/2019

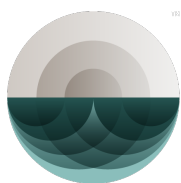
(ПК «Жемчужина Моря» v. ООО «Славяне»)

Факты

Славяне (покупатель) и Жемчужина (продавец) заключили договор купли-продажи судна «Рыбак Керчи». Судно находилось в неисправном состоянии, было частично затоплено у причала продавца, с разобранным двигателем. Покупатель обязался поднять и транспортировать судно, однако так и не сделал этого более чем за год. «Рыбак Керчи» мешал швартовке других судов и занимал место у причала продавца, который неоднократно предлагал покупателю заключить договор на стоянку. Продавец потребовал взыскать фактическую стоимость стоянки как неосновательное обогащение.

Арбитражный суд Республики Крым

Иск удовлетворен полностью. Поскольку ответчик фактически пользуется услугами истца по стоянке, размер неосновательного обогащения подлежит расчету именно на основании договорной стоимости стоянки



судов, которую истец устанавливает для других контрагентов. Непередача продавцом технической документации на судно не является основанием для отказа в иске о неосновательном обогащении.

Двадцать первый апелляционный суд: решение оставлено в силе.

3. Споры о фрахте и демередже

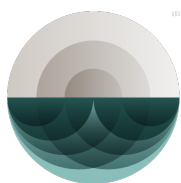
Определение Верховного Суда РФ от 10.06.2020 по делу N А40-77682/2019

(ООО «Севнорменеджмент» v. АО «Беломортранс»)

Факты

Между сторонами были заключены договор об организации морских перевозок от 1 марта 2018 г. и дополнительное соглашение к нему о перевозке груза из Архангельска в Сабетту на судне «Ямал Ирбис». По условиям в случае невозможности прохода судна по Севморпути или в порт выгрузки, Севнорменеджмент (перевозчик) обязан дать нотис о недоступности, затем Беломортранс (фрахтователь/грузовладелец) должен в течение суток дать указания - номинировать новый порт, ждать или вернуться в порт выгрузки. Если новый маршрут увеличивал общее расстояние рейса, сумма фрахта увеличивалась пропорционально дальности перевозки. Договор также исключал ответственность перевозчика вследствие ледообразования в порту выгрузки, проблем с ледокольным обеспечением, а также если ввиду ледовой обстановки в районе порта выгрузки перевозка будет признана перевозчиком небезопасной. Потерянное судном в ожидании ледокольной проводки к порту выгрузки и обратно время включалось в расчет стальнойной времени и демереджа, если превышало 24 часа, при этом ставка демереджа составляла 360 000 рублей в сутки *pro rata*.

«Ямал Ирбис» дошел до точки формирования каравана на Новой Земле, но из-за тяжелой ледовой обстановки в Карском море в мае 2018 г. и невозможности ледокольной проводки к Сабетте дал нотис о недоступности. Не получив ответ от Беломортранса в течение 3 дней, судно совершило недельный переход в ближайший порт Мурманск для пополнения запасов и обратно, что увеличило общее расстояние рейса на 1500 миль (в два раза). Перевозчик потребовал выплаты дополнительного фрахта (2 млн) и демереджа (2 млн). Беломортранс возражал, утверждая, что решение о переходе в Мурманск и обратно не было согласовано, а потому он не обязан выплачивать дополнительный фрахт и демередж.



Арбитражный суд города Москвы

Иск перевозчика удовлетворен полностью. Толкуя условия договора буквально, суд пришел к выводу, что при получении нотиса о недоступности от перевозчика, фрахтователь обязан был дать новые указания. Поскольку никаких указаний фрахтователь не дал, то при наличии опасности для судна, груза, а также экипажа, перевозчик имел право изменить маршрут с охранением права на дополнительный фрахт и образовавшийся вследствие ожидания ледокольной проводки демередж. На такое толкование указывает и условие, освобождающее перевозчика от ответственности, если он сам сочтет перевозку небезопасной на основании имеющейся у него информации о фактической гидрометеорологической или ледовой обстановке. Такой подход также соответствует п. 4 ст. 153 КТМ.

Девятый арбитражный апелляционный суд

Решение оставлено без изменений. Перевозчик имеет право на дополнительный фрахт и демередж, хотя и не согласовал ледокольную проводку до начала рейса. Ни договор, ни правила плавания в акватории Севморпути не требуют направления письменной заявки на проводку и не требуют, чтобы такая заявка направлялась или проводка обязательно была согласована до начала рейса. Напротив, условия договора освобождали перевозчика от ответственности в случае невозможности проводки.

Арбитражный суд Московского округа, Верховный суд: решение оставлено без изменений.

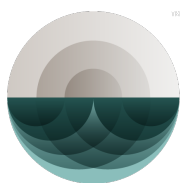
Постановление Арбитражного суда Московского округа от 16.06.2020 по делу N А40-10728/2019

(ООО «Эко Шиппинг» в. ООО «Бэдфорд Груп СПб»)

Факты

Эко (фрахтователь) заключил рейсовый чартер с Бэдфорд Груп (судовладелец) на измененной форме GENCON 1994 для перевозки груза из Бронки в Дудинку. Указанное в чартере время погрузки/разгрузки не предусматривало перерывов в погрузке. Фрахт включал в себя расходы судовладельца на оплату дисбурсментских счетов³ своего

³ Т.е. счетов, отражающих все расходы по обслуживанию судна за время пребывания его в порту захода и отправляемых после отхода судна морским агентом судовладельцу с приложением подтверждающих документов.



портового агента, но не включал плату за возможный простой судна в порту. В то же время, судовладелец через своего портового агента заключил договор об оказании причальных услуг с оператором порта Бронка. По его условиям плата за причал взималась только за время простоя судна без грузовых операций, либо за время перерыва грузовых операций после того, как такие операции начались. После начала погрузки выяснилось, что фрахтователь не подготовил грузовые документы и груз к погрузке, из-за чего судовладелец был вынужден выплатить причальный сбор оператору порта за 5 дней простоя. Затем судовладелец потребовал от фрахтователя возместить этот сбор. Фрахтователь отказался, утверждая, что уже и так выплачивает судовладельцу демередж, хотя ранее в электронном письме обещал компенсировать причальный сбор.

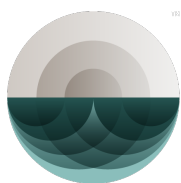
Арбитражный суд города Москвы

Иск судовладельца удовлетворен полностью. Выплата демереджа предусмотрена заключенным между сторонами чартером и не предусматривает покрытие убытков судовладельца, возникших в связи с виновными действиями фрахтователя по ст. 135 КТМ (за задержку судна сверх контрактного времени) и ст. 141 КТМ (за несвоевременную передачу грузовых документов). В соответствии с калькуляцией ставки демереджа и в соответствии со ст. 132 КТМ РФ размер демереджа определяется расходами на содержание судна и его экипажа и не включает в себя непредвиденные расходы на причальный сбор. Между задержкой фрахтователя в предоставлении груза и документов и выплатой судовладельцем причального сбора оператору имела причинно-следственная связь: если бы все 5 суток судно стояло у причала и в этот период производились грузовые операции, порт не имел бы оснований взимать этот сбор.

Девятый апелляционный суд: решение оставлено без изменений.

Арбитражный суд Московского округа

Акты нижестоящих судов отменены, дело передано на новое рассмотрение. Отмена произошла в связи с недостаточностью доказательств: судовладелец не предоставил подписанный сторонами оригинал договора о причальном обслуживании и доказательств оплаты причального сбора, некоторые акты об оказании услуг не были подписаны, а также к материалам приобщены документы без перевода на русский язык.



4. Арест и иные обеспечительные меры

Постановление Пятого арбитражного апелляционного суда от 11.06.2020 по делу N A51-1534/2020

(ООО «Морская агентская компания «Светоч»
v. Astra International Limited)

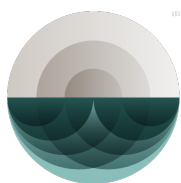
Факты

Как судовой агент, Светоч предоставлял продовольствие и топливо для судна Retriever (флаг – Россия), принадлежавшего в тот момент гонконгской Astra International. В августе 2019 г. Светоч подал против Astra иск о взыскании задолженности по агентскому договору (дело [A51-18034/2019](#)). Светоч потребовал арестовать Retriever, однако на момент подачи заявления об аресте судно уже было отчуждено в пользу третьего лица, Гродтерм. Вдобавок к аресту, Светоч потребовал в качестве обеспечительной меры запретить Гродтерм отчуждать судно дальше, мотивируя это тем, что судно было единственным имуществом как Astra, так и Гродтерм, и что дальнейшее отчуждение судна сделает невозможным исполнение решения. АС Приморского края **отказался** выдавать обеспечительные меры, поскольку они не связаны с предметом спора, судно не принадлежало ответчику (Astra), а истец не доказал невозможность исполнения решения без наложения ареста и выдачи третьему лицу запрета на отчуждение судна.

В последствии Гродтерм продало судно компании Ирида. В феврале 2020 г. Светоч обратился в тот же АС Приморского края с новым иском к Astra, Гродтерм и Ириде. На этот раз истец требовал признать ничтожными все сделки по продаже судна и вернуть его в собственность Astra (вероятно, чтобы потом иметь возможность арестовать его в рамках первого дела, [A51-18034/2019](#)). Для обеспечения своих новых требований Светоч снова потребовал арестовать судно, принадлежащее на тот момент Ириде, а также запретить Ириде отчуждать его.

Арбитражный суд Приморского края

В выдаче обеспечительных мер отказано. Требование истца *из договора морского агентирования* является морским, возникает в отношении судна, для которого поставлялось продовольствие и топливо, и не зависит от того, кто является ответственным за это требование (собственник, фрахтователь, агент, оператор и т.д.). Поэтому по такому морскому требованию агент может арестовать судно, даже если на момент ареста оно не принадлежит ответчику (Astra).



Однако во втором иске истец требует уже не взыскания долга по договору, а признания цепочки сделок ничтожной и реституции судна. *Эти требования* уже не являются морскими, т.к. спор не является спором о праве собственности на судно по абз. 20 ст. 389 КТМ. Следовательно, арест по таким требованиям невозможен. Кроме того, арест в данном случае несоразмерен заявленным требованиям (33 тыс. долларов). К тому же, фактически требования истца направлены на обеспечение исполнения решения по другому делу ([A51-18034/2019](#)). Наконец, истец не доказал намерения текущего собственника (Ириды) продать судно.

Девятый апелляционный суд

Определение оставлено без изменений. Требование о признании сделки недействительной и применении последствий недействительности сделки не является морским требованием по ст. 389 КТМ РФ, в связи с чем арест не может быть наложен. Истец не доказал намерение текущего собственника (Ириды) продать судно. Передача спорного судна в бербоут-чартер не свидетельствует о таком намерении: по общему правилу бербоут-чартер не предполагает выкуп фрахтователем переданного ему во временное владение и пользование судна.

Постановление Шестого арбитражного апелляционного суда от 26.06.2020 по делу № А73-22227/2019

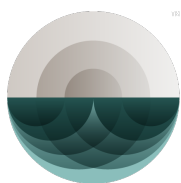
(банкротство ООО «Монстр»)

Факты

В мае 2017 г. ООО «Монстр» продало компании Омега два рыболовных судна за 600 и 60 тыс. рублей соответственно. В 2019 г. Омега продала одно из судов ИП Ильину за 3 млн рублей. В январе 2020 г. Монстр было признано банкротом, и в отношении него было введено наблюдение. Временный управляющий посчитал сделки совершенными по заниженной цене в пределах 3-летнего периода подозрительности, учитывая, что рыночная стоимость судов составляла 14,5 и 5,5 млн рублей. Управляющий потребовал арестовать суда в собственности Омега, запретить компании отчуждать их, а также запретить капитанам портов приписки совершать с ними регистрационные действия.

Арбитражный суд Хабаровского края

Ходатайство о наложении ареста удовлетворено. Возбуждение дела о банкротстве само по себе свидетельствует о реальной угрозе имущественным интересам кредиторов, которая предотвращается,



принятием обеспечительных мер в виде ареста. Непринятие требуемых мер может затруднить или сделать невозможным последующее истребование судов в конкурсную массу.

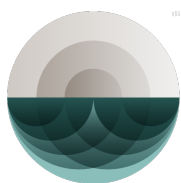
Заявление ИП Ильина об отмене ареста **не удовлетворено**: учитывая, что ИП приобрел судно за 3 млн и собирается продать его за 8,6 млн, ИП не являлся добросовестным приобретателем, поскольку приобрел судно по цене, значительно ниже рыночной.

Шестой арбитражный апелляционный суд

Определение о наложении ареста оставлено в силе. Арест судна по требованию временного управляющего допустим, даже если и не налагается по морскому требованию из ст. 389 КТМ.

III. Обзор зарубежного законодательства и международных новостей

- ❖ Евросоюз **продлил** на год санкции в отношении России по Крыму: европейским судам запрещен вход в крымские порты.
- ❖ **Сингапур**, **Гонконг**, **Грузия** и **Австралия** упростили порядок смены экипажей; **Шри-Ланка** временно приостановила смену иностранных экипажей.
- ❖ **Норвегия** разрешит регистрацию бербоут-чартеров в своих судовых реестрах.
- ❖ **Панама** будет штрафовать суда под ее флагом, на которых деактивируют AIS или транспондеры.
- ❖ **Сингапур** инкорпорирует новые поправки 2018 г. к Конвенции о труде в морском судоходстве в национальное законодательство.
- ❖ **Япония** присоединилась к Бункерной конвенции 2001 г.
- ❖ США **продолжают** вводить санкции против компаний и судов, вовлеченных в торговлю нефтью с Венесуэлой.
- ❖ **Индия** присоединилась к Гонконгской конвенции об утилизации судов 2009 г.
- ❖ **Новая Зеландия** присоединится к Приложению VI к МАРПОЛ 73/78 (Правила предотвращения загрязнения атмосферы с судов).



- ❖ BIMCO выпустила новые стандартные условия для тайм-чартеров о смене экипажа во время эпидемии COVID-19, планирует выпустить обновленное условие о применимом праве и арбитраже. Также стороны смогут добавлять электронные подписи в конструкторе договоров BIMCO.

IV. Обзор зарубежной судебной практики

1. Морское страхование

London Steam-Ship Owners' Mutual Insurance Association Ltd v Spain (M/T "PRESTIGE")

[2020] EWHC 1582 (Comm)

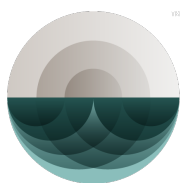
Факты

В 2002 г. с судна Prestige (состоящего в P&I клубе London Steamship) произошел крупный разлив нефти у берегов Испании и Франции. Как обычно, правила страхования клуба содержали арбитражную оговорку и условие pay-to-be-paid.⁴ Испания возбудила уголовное дело против капитана судна, в рамках которого обратилась с гражданским иском напрямую к клубу и получила решение на 1 млрд евро. В свою очередь, клуб подал иск о признании в английский арбитраж и получил решение о том, что иск Испании надлежит рассматривать в арбитраже.⁵ Затем клуб обратился в английский суд, чтобы трансформировать арбитражное решение в судебное и таким образом помешать Испании исполнить решение испанского суда в Англии.

В настоящем деле клуб обратился в английский суд для формирования арбитражного трибунала заново, чтобы тот мог вынести против Испании запрет на возбуждение параллельных процессов (anti-suit injunction). Испания возражала, что трибунал не может быть сформирован, поскольку у арбитра в любом случае не будет юрисдикции вынести запрет против государства, а у Испании как государства есть суверенный иммунитет.

⁴ Согласно которому для получения страхового возмещения застрахованный судовладелец должен сначала совершить выплату пострадавшему истцу.

⁵ По английскому праву арбитражная оговорка в правилах P&I клуба, хоть и содержится в договоре между застрахованным судовладельцем и клубом, но может быть использована клубом, если пострадавший истец требует возмещение напрямую с клуба - *Firma C-Trade v Newcastle Protection and Indemnity Association (The 'Fanti' and The 'Padre Island')* [1991] 2 AC 1.



Высокий суд Англии

Требования истца удовлетворены. Испания не может полагаться на суверенный иммунитет, поскольку ее действия по взысканию возмещения с клуба на основе договора страхования (будь то в рамках уголовного процесса в Испании или в процессе исполнения испанского решения в Англии) являются «действиями, которые государство совершает в целях иных, нежели осуществление государственного суверенитета», т.е. по сути коммерческими действиями. По английскому праву иностранное государство не может полагаться на суверенный иммунитет в разбирательствах, связанных с коммерческими действиями этого государства. Поскольку новый арбитраж по иску клуба связан с коммерческими действиями Испании по изначальному взысканию возмещения с клуба, Испания не может полагаться на свой иммунитет. Тот факт, что отсутствуют прецеденты, когда иностранному государству запрет на возбуждение параллельных процессов выносил бы арбитражный трибунал, а не суд, не мешает суду назначить арбитра.

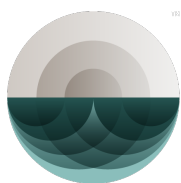
2. Споры о фрахте и демередже

Tricon Energy Ltd v MTM Trading LLC

[2020] EWHC 700 (Comm)

Факты

Tricon (фрахтователь) заключила с MTM Trading (судовладелец) рейсовый чартер судна MTM Hong Kong на измененной форме Asbatankvoy для перевозки груза из Антверпена в Хьюстон. По условиям чартера демередж распределялся между фрахтователями пропорционально весу груза, указанному в коносаментах. Оговорка об исковой давности освобождала фрахтователя от ответственности по любому требованию судовладельца «если требование/инвойс в письменной форме и все подтверждающие документы не получены фрахтователем в течение 90 дней с момента окончания выгрузки груза». И в порту погрузки, и в порту выгрузки образовался демередж. Судовладелец подал иск в арбитраж, приложив инвойс на демередж, расчет стальной времени и демереджа, таймшит, нотис о готовности, акт учета стояночного времени (statement of facts), релевантные записи из судового журнала, а также письма о морском протесте. Однако в пределах 90 дней он не приложил копии коносаментов на доставленный груз. Арбитражный трибунал посчитал, что коносаменты не требуются, т.к. необходимые для распределения демереджа данные о весе уже имеются в statement of facts, и взыскал демередж.



Высокий суд Англии

Решение арбитражного трибунала отменено. «Все подтверждающие документы» означает не только те документы, которые требуются для минимального обоснования судовладельцем каждого элемента требования о взыскании демереджа. Сюда также включаются документы, которые требуются по условиям чартера, даже если они содержат повторяющуюся информацию. Поскольку по условиям чартера распределение демереджа зависело от веса в коносаментах, судовладелец должен был предоставить фрахтователю коносаменты.

3. Арест и иные обеспечительные меры

Crowther v Crowther

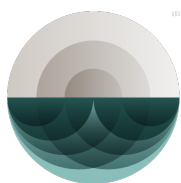
[2020] EWCA Civ 762

Факты

Супругам принадлежала компания, владеющая несколькими вспомогательными судами (Med Marine). В 2012 г. в налоговых целях супруги продали суда компании Castle, контролируемую налоговым консультантом. Castle сдала эти суда обратно компании супругов в бербоут-чартер. В 2018 г. оба супруга подали заявления о разводе, после чего муж уговорил налогового консультанта расторгнуть бербоут-чартер и забрать суда из владения компании супругов, чтобы они перешли в собственность Castle. Жена обратилась в суд за обеспечительной мерой в виде запрета мужу, консультанту и компании Castle распоряжаться судами. Она утверждала, что продажа судов Castle и передача их обратно в бербоут-чартер были притворными сделками, совершенными в налоговых целях, и что собственником судов является компания супругов (акции которой подлежали разделу).

Апелляционный суд Англии

Обеспечительные меры оставлены в силе. Жена предъявила достаточные доказательства того, что продажа судов и передача их обратно в бербоут-чартер, хоть и не были изначально направлены на вывод активов с целью скрыть их от раздела в процессе развода, но все равно могут быть притворными сделками совершенными с целью уклонения от уплаты налогов.



Martin Energy Servs., L.L.C. v. Bourbon Petrel M/V

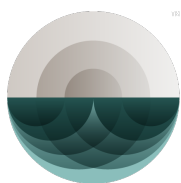
2020 U.S. App. LEXIS 19005 (5th Cir. June 17, 2020)

Факты

В 2014 г. компания CGG (судовладелец) проводила сейсмические исследования в Мексиканском заливе с использованием трех принадлежащих ей судов («сейсмические суда»). Для бункеровки и поставки оборудования на сейсмические суда CGG зафрахтовала три вспомогательных судна-бункеровщика (в том числе Bourbon Petrel). В октябре и ноябре 2014 г. CGG заказала несколько партий бункеров у трейдера, компании OW Bunker USA. Физически топливо на бункеровочные суда доставляла компания Martin Energy (поставщик), во исполнение договора с трейдером, а затем бункеровочные суда в отдельных грузовых танках перевозили топливо к сейсмическим судам в заливе. Вскоре трейдер подал заявление о банкротстве. Судовладелец к тому моменту еще не оплатил трейдеру топливо, но стороны впоследствии заключили мировое соглашение. Однако трейдер так и не заплатил непосредственному поставщику, Martin Energy. Поставщик арестовал *in rem* все три бункеровочных (но не сейсмических!) судна в Новом Орлеане, требуя оплаты от судовладельца как конечного покупателя топлива. То есть, были арестованы вспомогательные суда, перевозившие топливо к основным, сейсмическим кораблям.

Апелляционный суд Пятого округа

Требования об аресте бункеровочных судов отклонены. В США для ареста судна *in rem* истцу требуется доказать наличие морского залога на судно. Так, морской залог возникает у лица, поставляющего судну «необходимые предметы или услуги» (*necessaries*) по указанию собственника этого судна или иного уполномоченного собственником лица. «Необходимыми» будут являться те услуги или предметы, которые по мнению разумного судовладельца требуются, чтобы судно могло адекватно и безопасно осуществлять свои функции. Бункерное топливо очевидно необходимо для перемещения судна. Однако в данном деле топливо предназначалось для использования не на самих бункеровщиках, а на сейсмических судах. По сути, бункеровщики перевозили топливо в качестве груза, т.к. оно закачивалось в отдельные грузовые танки и было отделено от топлива, используемого бункеровщиками для передвижения. Груз же не является чем-то необходимым для осуществления бункеровочными судами своей функции – они могут следовать и в балласте. Соответственно, у поставщика не возник морской залог на бункеровщики и нет права на арест.



4. Иные споры из договоров перевозки

MVV Environment Devonport Ltd v NTO Shipping GmbH & Co KG

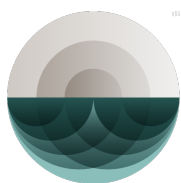
[2020] EWHC 1371 (Comm)

Факты

Компания MVV в Англии занималась сжиганием мусора и передавала зольные остатки на утилизацию фирме Rock Solid, которая затем отправляла золу в Нидерланды. Зола переходила в собственность Rock Solid в момент передачи на заводе MVV. При перевозке предыдущих 33 партий золы судовой агент каждый раз ошибочно указывал MVV (а не собственника золы Rock Solid) как грузоотправителя в коносаментах. Проекты коносаментов затем отправлялись на одобрение Rock Solid и MVV, которая не заметила ошибку. Для доставки новой партии золы в Нидерланды Rock Solid заключила рейсовый чартер с NTO Shipping (перевозчик). Зола взорвалась на борту в ходе рейса. Перевозчик обратился в арбитраж с иском против MVV как указанного в коносаменте грузоотправителя. MVV возражала против юрисдикции арбитража, утверждая, что не является стороной договора перевозки и арбитражного соглашения, т.к. не одобряла указание себя в качестве грузоотправителя.

Высокий суд Англии

Решение арбитража отменено. Коносамент является лишь доказательством условий договора перевозки, который всегда заключается до выдачи коносамента. Указание лица в качестве грузоотправителя в коносаменте не делает это лицо грузоотправителем, если составитель коносамента не получил от этого лица полномочий (явных, подразумеваемых или из обстановки) на совершение таких действий. Тот факт, что MVV не возражала ранее против указания в качестве отправителя 33 предыдущих партий и молчала, не дает судовому агенту или покупателю золы (Rock Solid) полномочий указывать ее как отправителя. Перевозчик не мог полагать, что у судового агента или Rock Solid есть полномочия из обстановки на такие действия, поскольку он не знал о существовании 33 предыдущих коносаментов.



5. Споры об ограничении ответственности судовладельца

Splitt Chartering APS v Saga Shipholding Norway AS

[2020] EWHC 1294 (Admlty)

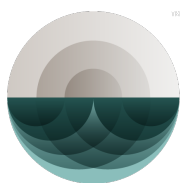
Факты

Баржа Stema Barge II перевозила щебень для укрепления железнодорожного полотна из Норвегии в Англию. После того, как баржа стала на якорь у Дувра, начался шторм, и было принято решение вывести ее в море. Баржа начала волочить якорь и повредила один подводный кабель, столкнулась с грузовым судном, что привело к повреждению еще одного кабеля в проливе Ла-Манш. Собственник кабеля RTE подал иск против собственника баржи (Splitt Chartering) и оператора/фрахтователя баржи (Stema A/S) в Дании. Собственник и оператор, а также компания Stema UK (покупатель щебня, который предоставил капитана и члена экипажа для баржи, а также суперинтенданта на берегу) подали заявления об ограничении ответственности в Англии. Именно экипаж и суперинтендант приняли решение волочить якорь. Собственник кабеля возражал против ограничения ответственности Stema UK, утверждая что компания не являлась ни менеджером, ни оператором судна по смыслу ст. 1(2) Конвенции об ограничении ответственности по морским требованиям 1976 г.

Высокий суд Англии

Заявление Stema UK об ограничении ответственности удовлетворено. Компания не являлась «менеджером» судна, т.е. лицом, которому собственник передал ряд функций по обеспечению безопасной эксплуатации судна, найму экипажа, поддержанию в надлежащем состоянии и коммерческому использованию. Поскольку Stema UK только предоставляла экипаж, она выполняла лишь одну из функций выше и не могла считаться полноценным менеджером.

Однако компания может считаться «оператором» судна. Оператором судна без экипажа может быть и компания, которая с разрешения собственника посылает на борт своих работников с целью контролировать навигацию такого судна (в настоящем деле – процесс постановки на якорь и разгрузки). По Конвенции, у одного судна может быть несколько операторов, как и фрахтователей, поэтому и Stema A/S, и Stema UK могут быть признаны операторами.



IV. Зарубежная литература по морскому праву

- ❖ Jonathan Gilman QC, Claire Blanchard QC, Mark Templeman QC, *Arnould: Law of Marine Insurance and Average Mainwork & 2nd Supplement* (19th ed., Sweet & Maxwell, 2020)
- ❖ Nicholas A. Ioannides, *Maritime Claims and Boundary Delimitation: Tensions and Trends in the Eastern Mediterranean Sea* (Routledge, 2020)
- ❖ Michael Davey, James Davey, Oliver Caplin, *Miller's Marine War Risks* (4th ed., Informa Law, 2020)
- ❖ Bruno Zeller, Gabriël Moens, *The Himalaya Clause* (Connor Court Publishing, 2020)
- ❖ Julio Faundez, *The International Court of Justice in Maritime Disputes: The Case of Chile and Peru* (Routledge, 2020)
- ❖ Simon Curtis, Ian Gaunt, William Cecil, *The Law of Shipbuilding Contracts* (5th ed., Informa Law, 2020)
- ❖ Hristos Karahalios, *The Management of Maritime Regulations* (Routledge, 2020)
- ❖ Ioanna Magklasi, *The Rotterdam Rules and International Trade Law* (Routledge, 2020)



RUSSIAN
MARITIME LAW
ASSOCIATION

Данный материал и иные материалы, размещенные на сайте RUMLA, предназначены исключительно для информационных целей и не являются юридической консультацией.

© Ассоциация морского права RUMLA 2020

Следите за нашими публикациями и присоединяйтесь:

Instagram

Facebook

LinkedIn

Rumla.org

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