

АССОЦИАЦИЯ  
МОРСКОГО  
ПРАВА



# МОРСКОЕ ПРАВО

ВЫПУСК 1/26

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

### ВЫПУСКАЮЩИЙ РЕДАКТОР:

А.В. Малаховский

### РЕДАКЦИОННЫЙ СОВЕТ:

Дождев Д.В., профессор, д.ю.н.

Гницевич К.В., к.ю.н.

Приходько И.А., д.ю.н.

Путря К.Е., к.ю.н.

Ревякин А.П., к.ю.н.

Синицын С.А., д.ю.н.

Фалилеев П.А., к.ю.н.

Фигуров П.К., LL.M

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

Языки: русский и английский.

Свидетельство о регистрации печатного СМИ:

ПИ ФС № 77-79642 от 18.12.2020.

Свидетельство о регистрации сетевого издания СМИ:

ЭЛ № ФС 77-83945 от 11.10.2022.

Учредитель и издатель: Ассоциация морского права.

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

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

Формат А4. Тираж 500 экз.

Свободная цена.

Номер телефона и адрес электронной почты редакции:

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

Порядковый номер выпуска и дата его выхода в свет:

1/2026, 31.03.2026

www.rumla.org.ru

Знак информационной продукции 16+

© «Морское право», 2026

## 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

### EXECUTIVE EDITOR:

A.V. Malakhovskiy

### EDITORIAL COUNCIL:

Dozhdev D.V., Professor, Doctor of Law

Gnitsevich K.V., Ph.D

Prikhodko I.A., Doctor of Law

Putrya K.E., Ph.D

Revyakin A.P., Ph.D

Sinitsyn S.A., Doctor of Law

Falileev P.A., Ph.D

Figurov P.K., LL.M

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

Languages: Russian, English.

Certificate of Print Media: Print Media Registration No. FS 77-79642 dated December 18, 2020.

Certificate of e-Media: Electronic Media Registration No. FS 77-83945 dated October 11, 2022.

Founder and Publisher: Maritime Law Association.

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

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

Format A4. Circulation 500 copies.

Distributed for free.

Phone number and email address of the Editorial office:

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

Issue number and publication date: 1/2026, 31.03.2026

www.rumla.org

Information product label 16+

© "Maritime Law Journal", 2026

# Содержание

---

<b>Вступительное слово</b> .....	5
<b>I. СОБЫТИЯ</b> .....	9
1. Новости Ассоциации .....	9
2. «Пекинская конвенция»: в чем ее ценность для судоходной сферы .....	13
3. «Контейнеризация»: как правовое регулирование отстает от практики.....	17
4. Ближневосточный военный кризис: очередной удар по судоходству .....	22
<b>II. ОБЗОР СУДЕБНОЙ ПРАКТИКИ РОССИИ</b> .....	25
Статистика и общий обзор за 1-й кв. 2026.....	25
<b>III. СТАТЬИ</b> .....	31
<i>Архипова А.</i> Страхование военных рисков: подход Верховного суда РФ и некоторые практические рекомендации.....	31
<i>Анисимов Д.</i> Дело о столкновении парохода «Олафъ» и броненосца «Император Александр II»: пределы ответственности лоцмана .....	37
<i>Баринская И.</i> Практика применения судами конвенций в сфере международного морского права в отсутствии иностранного элемента.....	66
<b>IV. УНИФИКАЦИЯ МОРСКОГО ПРАВА</b> .....	74
Вступление.....	74
Проформа коносамента «Совпетробилл» .....	91
<b>V. ОБЗОР НОВИНОК ЛИТЕРАТУРЫ ПО МОРСКОМУ ПРАВУ</b> .....	95

# Contents

---

<b>Preface</b> .....	7
<b>I. EVENTS</b> .....	11
1. Association News .....	11
2. Beijing Convention: Why it Matters for the Shipping Industry .....	15
3. Containerisation: How Legal Regulation Lags Behind Practice .....	20
4. The Military Crisis in the Middle East: Yet Another Blow to Shipping.....	24
<b>II. REVIEW OF RUSSIAN CASE LAW</b> .....	28
Statistics and General Overview 1 <sup>st</sup> Q 2026.....	28
<b>III. ARTICLES</b> .....	34
<i>Arkhipova A.</i> War-Risk Insurance: The Approach of the Supreme Court of the Russian Federation and Some Practical Recommendations.....	34
<i>Anisimov D.</i> The Collision of the Steamship Olaf and the Ironclad Emperor Alexander II: Defining the Limits of a Pilot's Liability .....	52
<i>Barinskaya I.</i> Practice of Application of Conventions in the Field of International Maritime Law by Russian Commercial Courts in the Absence of a Foreign Element .....	70
<b>IV. UNIFICATION OF MARITIME LAW</b> .....	83
Foreword.....	83
Sovpetrobill Standard Bill of Lading Form.....	93
<b>V. REVIEW OF NEW PUBLICATIONS ON MARITIME LAW AND THE LAW OF THE SEA</b> .....	99

# Вступительное слово



Первый выпуск журнала за 2026 год охватывает период с января по март, когда на торговое мореплавание ощутимо повлияло военная операция США и Израиля против Ирана. Их противостояние сопровождается перекрытием Ормузского пролива, через который перевозят треть сжиженного природного газа, почти четверть потребляемой в мире нефти и многие другие товары. На этом фоне очередного вооруженного конфликта страховщики начали аннулировать страховые полисы и отменять покрытие военных рисков для судов, которые идут через Ормузский пролив и Персидский залив. В итоге пересмотр условий страхования привел к росту премий, которые на начало марта 2026 года составляли 1–3% от стоимости судна по сравнению с 0,2–0,3% в мирное время. Таким образом, для страхователей сейчас очевидна необходимость отдельно страховать военные риски и заниматься серьёзным уточнением этих условий в договорах

страхования. Об этом в своей авторской колонке рассуждает доцент ИЦЧП им. С.С. Алексеева Анна Архипова, ссылаясь на практику Верховного суда РФ.

Кроме вышеупомянутого материала, в рубрике «Статьи» есть еще два текста. Историко-компаративистский анализ пределов ответственности лоцмана в России полтора века назад и сегодня подготовил юрист Даниил Анисимов. Он пришел к выводу, что действующее законодательство рассматривает лоцмана как советника капитана судна, а не в качестве лица, которому передается часть полномочий капитана судна. Эту модель автор называет довольно дискуссионной.

Младший юрист юридической фирмы АЛРУД Инесса Баринская подробно проанализировала то, как российские арбитражные суды применяют конвенции в сфере международного морского права. Дело в том, что существующие исследования на эту тему преимущественно затрагивают ситуации, когда в споре есть иностранный элемент. Инесса, в свою очередь, изучила те судебные решения, в которых есть ссылки на международные договоры, несмотря на отсутствие зарубежного элемента.

В разделе «События» мы рассказали про обновленный Устав Ассоциации, основное нововведение которого – учреждение должности ответственного секретаря RUMLA. Общим голосованием на этот пост избрали выпускающего редактора журнала «Морское право» Алексея Малаховского.

Продолжая следовать уставным целям, в конце марта мы провели научный онлайн-семинар. Докладчиком выступил эксперт из университета Ливерпуля Мустафа Йылмаз (PhD in Maritime Law). Он подробно рассказал про шаги, которые необходимо предпринять для устранения правовой неопределенности в контейнерных перевозках: чётко определить период действия ответственности перевозчика, урегулировать «наземные» стадии движения контейнеров, прояснить критерии доказательства ущерба и инкорпорировать положения о смарт-контейнерах в современную нормативную базу.

Еще одно важное для нас событие – запуск собственного Телеграм-канала, который нам помогают вести члены Young RUMLA – Ольга Пахаренко и Елизавета Богданова. За это я выражаю им отдельную благодарность.

Для этого номера Елизавета Богданова подготовила репортаж о вебинаре Европейской организации морского права (EMLO), который был посвящен вступлению в силу Конвенции ООН о международных последствиях продажи судов на основании судебного решения («Пекинская конвенция»). Основным докладчиком там выступил один из разработчиков документа – президент Международного морского комитета (CMI), партнёр Fenech & Fenech Advocates Malta Энн Фенек.

Булат Каримов продолжает вести статистику «морских» дел. Для выпуска за первый квартал 2026 года необходимые цифры ему помогла собрать Полина Лобашова. Стоит отметить широкое разнообразие категорий споров: наряду с традиционными требованиями из договоров встречается немало дел, связанных с последствиями аварийных случаев на море и загрязнением морской среды.

Завершается этот выпуск традиционной рубрикой – «Обзор новинок литературы по морскому праву». Куратор раздела Иван Кобченко отобрал двенадцать книг за первый квартал 2026 года.

За переводы статей журнала на английский язык я благодарю Екатерину Шевцову.

*Президент Ассоциации морского права (RUMLA)  
Константин Краснокутский*

# Preface



The first issue of the journal for 2026 covers the period from January to March, during which merchant shipping was significantly affected by the U.S. and Israeli military operation against Iran. These hostilities were followed by the closure of the Strait of Hormuz, through which approximately one-third of global LNG supplies, nearly one-quarter of the world's oil, and numerous other commodities are transported.

With another armed conflict under way, insurers began cancelling policies and removing war-risk cover for ships passing through the Persian Gulf and the Strait of Hormuz. As a result, the revision of insurance terms drove premiums sharply upwards: by the beginning of March 2026, they had reached 1–3 per cent of a ship's value, compared with just 0.2–0.3 per cent in peacetime. It is therefore now clear to policyholders that war risks must be insured separately and that the relevant terms of insurance require careful and detailed negotiation. In her commentary, Anna Arkhipova, Associate Professor at the S.S. Alekseev Private

Law Research Centre, reflects on this issue with reference to the case law of the Supreme Court of the Russian Federation.

Alongside the piece mentioned above, the "Articles" section includes two further contributions. Lawyer Daniil Anisimov has compiled a historical and comparative analysis of the limits of a pilot's liability in Russia, from a century and a half ago to the present day. He reaches the conclusion that current legislation treats the pilot as an adviser to the ship's master rather than as a person to whom part of the master's authority has been entrusted. The author describes this model as fairly contentious.

Inessa Barinskaya, a junior associate at ALRUD, has undertaken a detailed analysis of how Russian commercial courts apply conventions in the field of international maritime law. The point is that existing research on this subject has tended to focus primarily on cases involving a foreign element. Barinskaya, by contrast, examined the judgments that cite international treaties even where no such foreign element is present.

In the "Events" section, we cover the Association's updated Charter, the main innovation being the establishment of the post of RUMLA Executive Secretary. Alexey Malakhovskiy, Executive Editor of Maritime Law Journal, was appointed to the position by a general vote.

Further to our statutory objectives, we held a scholarly online seminar at the end of March. The speaker was Mustafa Yılmaz (PhD in Maritime Law), a maritime law expert from the University of Liverpool. He provided a detailed overview of the steps necessary to resolve legal uncertainty in container carriage: clearly defining the period of the carrier's liability, regulating the "onshore" stages in the movement of containers, clarifying the evidential criteria for establishing loss, and incorporating provisions on smart containers into the modern legal framework.

Another important milestone for us has been the launch of our own Telegram channel, which members of Young RUMLA, Olga Pakharenska and Elizaveta Bogdanova, have helped us to run. I would like to extend my special thanks to them for their contribution.

For this issue, Elizaveta Bogdanova has prepared a report on a webinar hosted by the European Maritime Law Organisation (EMLO), devoted to the entry into force of the United Nations Convention on the International Effects of Judicial Sales of Ships (the Beijing Convention). The principal speaker was one of the drafters of the instrument, Ann Fenech, President of the Comité Maritime International (CMI) and partner at Fenech & Fenech Advocates, Malta.

Bulat Karimov continues to track statistics on maritime disputes. For the first-quarter 2026 report, the necessary data was gathered by Polina Lobashova. The variety of disputes is worth noting: alongside traditional contractual claims, there are many cases dealing with the consequences of maritime casualties and pollution of the marine environment.

This issue concludes with the Journal's traditional section—Review of New Literature on Maritime Law. Section curator Ivan Kobchenko compiled twelve books for the first quarter of 2026.

I would like to extend my thanks to Ekaterina Shevtsova for translating the journal's articles into English.

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

## Новости Ассоциации

### **Новая редакция устава. Ответственный секретарь**

Главное управление Министерства юстиции РФ по Санкт-Петербургу и Ленинградской области зарегистрировало 12 декабря 2025 года новую редакцию Устава Ассоциации, принятого на общем собрании 17 ноября 2025 года.

Основное нововведение – учреждение должности ответственного секретаря RUMLA. Общим голосованием на этот пост избрали Алексея Малаховского. Именно он с июля прошлого года трудится выпускающим редактором журнала «Морское Право». Российские юристы хорошо знают Алексея по многолетней работе в ведущем юридическом онлайн-медиа Право.ru. С 2016 по 2025 годы он прошел в той редакции путь от младшего корреспондента до заместителя шеф-редактора.

В Ассоциации морского права есть две категории членства:

Член Ассоциации – наделён всеми правами и обязанностями согласно Уставу, обладает правом голоса (принятия решений) на общих собраниях членов Ассоциации, ежегодно уплачивает полный членский взнос.

Ассоциированный член – форма участия, не подпадающая под категорию членства по смыслу Федерального закона от 12.01.1996 № 7-ФЗ «Об НКО», но позволяющая постоянно взаимодействовать с RUMLA. Ассоциированные члены могут бесплатно получать все выпуски журнала «Морское право» и КТМ РФ, участвовать в конференциях, семинарах и вебинарах Ассоциации, а еще – через Ассоциацию получать информацию о деятельности Международного морского комитета – ММК (Comité Maritime International – CMI). Размер вступительного

и ежегодного взноса для этой категории членов – 5 000 руб.

Членами нашей Ассоциации вправе быть только граждане РФ. Иностранцы могут подписаться на информационные рассылки без уплаты членских взносов.

Не менее важно обратить внимание на п. 3.2 новой редакции Устава, согласно которому Ассоциация ведет деятельность по множеству направлений: от развития и совершенствования российского отраслевого законодательства до поддержки образовательных программ в области морского права. Среди других приоритетных задач RUMLA:

- Оказание консультационных и информационных услуг членам Ассоциации и иным лицам в связи с вопросами международного частного и публичного морского права;

- Представление и защита общих, в том числе профессиональных, интересов как членов Ассоциации, так и иных лиц в связи с вопросами морского права, создание и поддержание профессиональной среды для общения, обмена опытом специалистов в области морского права, в том числе зарубежных, поднятие престижа морского права и торгового мореплавания;

- Подготовка заключений, в том числе для представления в государственные органы и российские и международные суды, по вопросам международного частного и публичного морского права, смежных отраслей права, для российских и иностранных судов, третейских судов (арбитражей), органов государственной власти, организаций и физических лиц;

- Разработка стандартов и правил морского оборота, проформ документов, включая контракты, коносаменты, чартер-партии, стандарты и правила судоходства и отдельных аспектов

судоходства, оговорки об ответственности, иных документов;

– Участие в программах, фильмах, других аудиовизуальных произведениях, соответствующих целям Ассоциации, изготовление и реализация памятной и другой сувенирной продукции по тематике Ассоциации;

– Участие в международных организациях, ассоциациях, сетях специалистов в сферах морского права и торгового мореплавания, международный обмен опытом круглых столов, членство в международном морском комитете (Comité Maritime International).

## Telegram канал RUMLA

Еще одним важным событием для RUMLA в первом квартале 2026 года стал запуск собственного канала в мессенджере Telegram. Там мы публикуем не только новости Ассоциации, но и другую полезную информацию для тех, кто интересуется морским правом: отраслевые дайджесты, мнения известных экспертов и аналитические разборы судебной практики. Менее чем за три месяца на наш паблик подписалось порядка 300 человек. Присоединяйтесь и вы к нам. ■



Переходите на наш канал в Telegram по ссылке: [https://t.me/rumla\\_rumla](https://t.me/rumla_rumla)

# I. EVENTS

## Association News

### The Revised Charter. The Executive Secretary

On 12 December 2025, the Main Department of the Ministry of Justice of the Russian Federation for St Petersburg and the Leningrad Region registered the new edition of the Association's Charter, adopted at the general meeting on 17 November 2025.

At the heart of the changes lies the establishment of the Executive Secretary position at RUMLA. Alexey Malakhovskiy was elected to this position unanimously. It was him who has served as the executive editor of the Maritime Law journal since July of last year. Russian lawyers know Alexey very well from years of work at the leading online legal media Pravo.ru. From 2016 until 2025, he made his way up from junior correspondent to assistant chief editor at that company.

The Maritime Law Association has two categories of membership:

**Member of the Association**—has all the rights and obligations under the Charter and has the voting right (to make decisions) at general meetings of the Association's members, and pays the full annual membership fee.

**Associate Member**—a form of participation that doesn't fall under the category of membership as defined by Federal Law No. 7-FZ of 12 January 1996 "On Non-Profit Organisations" yet allows for regular interaction with RUMLA. Associate members may receive all editions of the Maritime Law journal and The Merchant Shipping Code of the Russian Federation for free, participate in the Association's conferences, seminars and webinars, and access to information on the activities of the Comité Maritime International (CMI). The entrance

and annual fees for this category of members are RUB 5,000.

Only citizens of the Russian Federation are eligible to become members of our Association. Foreign nationals may subscribe to our newsletters without paying membership fees.

Particular attention should also be given to clause 3.2 of the new version of the Charter, which provides that the Association is active in a wide range of areas, from advancing and improving Russian sector-specific legislation to supporting educational programmes in maritime law. RUMLA's other priority objectives include:

- Providing members of the Association and other parties with advisory and information services on matters of private and public international maritime law;

- Representing and promoting the shared interests of the Association's members, including those of a professional kind, in matters of maritime law, creating and maintaining a professional forum for dialogue and the exchange of expertise among maritime law specialists, including those from abroad; and enhancing the standing of maritime law and merchant shipping;

- Drafting legal opinions, including those intended for submission to state bodies and to Russian and international courts, on matters of private and public international maritime law and related areas of law, for Russian and foreign courts, arbitral tribunals, state authorities, organisations and individuals;

- Developing standards and rules for maritime commerce, together with standard-form documentation, including contracts, bills of lading, charterparties, shipping rules and standards, rules governing specific aspects of shipping, liability clauses, and other documents;

– Contributing to programmes, films and other audiovisual productions aligned with the Association’s aims, and producing and distributing commemorative and other souvenir items relating to the Association’s activities;

– Engaging with international organisations, associations and professional networks in the fields of maritime law and merchant shipping, promoting the international exchange of expertise and round-table discussions; and holding membership in the Comité Maritime International (CMI).

## RUMLA Telegram Channel

A further significant achievement for RUMLA in the first quarter of 2026 was the launch of its official Telegram channel. There, we publish not only Association news but also other useful information for those interested in maritime law: industry digests, well-known expert opinions and analytical reviews of case law. In fewer than three months, around 300 people have subscribed to our channel. We invite you to join us too. ■



Follow our Telegram channel via the link: [https://t.me/rumla\\_rumla](https://t.me/rumla_rumla)

# «Пекинская конвенция»: в чем ее ценность для судоходной сферы

В конце февраля состоялся вебинар Европейской организации морского права (EMLO), посвященный вступлению в силу Конвенции ООН о международных последствиях продажи судов на основании судебного решения («Пекинская конвенция»). Докладчиком выступил один из разработчиков Конвенции, Президент Международного морского комитета (СМІ), партнер Fenec & Fenec Advocates Malta Энн Фенек.

## Правовая неопределенность продажи судов на основании судебного решения

Энн Фенек указала, что основная проблема при судебной продаже судов – это высокие риски неснятых обременений. Покупатели, фрахтователи, финансисты ожидают, что смогут прозрачно и по рыночной цене приобрести свободное от сторонних требований судно. Но на практике такие суда часто подвергаются повторному аресту, а сделки могут быть оспорены. В этой связи банки и инвесторы отказываются предоставлять финансирование на покупку рискованного актива. В результате то, что задумывалось как эффективный инструмент распределения актива при банкротстве судовладельца, становится препятствием для торгового оборота.

## Этапы разработки документа

Идея Конвенции появилась еще в 2007 году, когда на заседании Исполнительного совета Международного морского комитета предложили провести предварительное исследование вопросов, связанных с судебной продажей судов. Позже было решено включить эту тему в программу конференции СМІ в Афинах в 2008 году. На конференции в Афинах представили доклад «*A Brief Discussion on Judicial Sales of Ships*», посвященный международному признанию иностранных судебных продаж судов. С одобрения Исполнительного совета СМІ после конференции в Афинах уже официально создали международную рабо-

чую группу. Проект Конвенции, подготовленный СМІ и одобренный Ассамблеей СМІ в 2014 году, стал известен как «Пекинский проект». Далее вопрос разработки документа передали VI Рабочей группе ЮНСИТРАЛ, которая с июня 2018-го по февраль 2019-го провела шесть плодотворных встреч. Деятельность рабочей группы дополнительно осложнялась пандемией коронавируса, поэтому многочасовые заседания приходилось проводить в онлайн-формате. Энн Фенек отметила, что это был, пожалуй, самый сложный этап подготовки итогового документа.

На базе Международной морской организации (ИМО) по инициативе рабочей группы и при активной поддержке самой организации был разработан масштабный репозиторий – Глобальная интегрированная информационная система о судоходстве (GISIS). В системе открыто и публично размещается информация о судах, в том числе публикуются сертификаты по итогам судебной продажи, что повышает прозрачность этой процедуры.

7 декабря 2022 года Генеральная Ассамблея ООН приняла итоговый проект Конвенции о судебной продаже судов. В 2024 году 6 из 10 лидирующих в мире стран флага подписали Конвенцию. Панама, 2-й по величине судовой регистр, присоединилась к Конвенции в 2025 году. Энн Фенек отметила, что признание важности документа со стороны администраций флага стало главной причиной быстрого темпа распространения Конвенции. Кроме того, разработчики стремились сделать документ гибким,

кратким (всего 15 статей), понятным и удобным для инкорпорирования в национальное законодательство. Именно такой подход, по мнению авторов Конвенции, предопределил ее успех и стремительную популяризацию. Для вступления Конвенции в силу требовалось всего 3 ратификации, последняя из которых была получена уже в августе 2025 года. В целом процесс ратификации многосторонних международных документов занимает от 20 до 40 лет, тогда как для принятия и вступления в силу «Пекинской конвенции» потребовалось всего 6 лет.

### Ключевые положения Конвенции

Президент Международного морского комитета прокомментировала содержание пяти статей, которые она назвала ключевыми в документе. Статья 1 четко определяет цель Конвенции – урегулировать международные последствия продажи судна на основании судебного решения. При этом по итогам любой судебной продажи приобретенное право собственности на судно должно быть необремененным, что дополнительно подчеркивается в статье 6. Для исключения обременений статья 4 вводит институт уведомления о продаже на основании судебного решения. Такое уведомление направляется в судовой регистр, залоговым или ипотечным кредиторам, судовладельцу, фрахтователю, в регистр бербоут-чартера. Кроме того, уведомление обязательно к опубликованию в СМИ, доступном в государстве продажи, и в репозитории ИМО (GISIS). Таким образом, уведомление охватывает максимально широкий круг кредиторов и заинтересованных сторон, что минимизирует риск оспаривания сделок. Статья 8 нивелирует риск повторного ареста – при предъявлении сертификата о продаже на основании судебного решения суд должен отклонить ходатайство об аресте и высвободить судно. Единственное исключение в отношении недопустимости ареста – нарушение публичного порядка. Наконец, статья 9 устанавливает исключительную юрисдикцию судов государства продажи по спорам об оспаривании последствий такой продажи.

*Суды государства-участника отказываются от юрисдикции в отношении любых*

*требований или ходатайств о расторжении продажи судна на основании судебного решения, которая проводится в другом государстве-участнике и в результате которой предоставляется необремененное право собственности, или о приостановлении ее последствий.*

п. 2 ст. 9 Конвенции

### Проблемы, преодолеваемые Конвенцией

Судебная продажа судов была и остается распространенной практикой. Спикер отметила, что в 2025 году средняя цена продажи судна посредством судебной процедуры составила 23 миллиона долларов за единицу. Но вопреки крупным оборотам судебной продажи, ее международные последствия до принятия Конвенции оставались неопределенными. Энн Фенек проиллюстрировала их примером из собственной юридической практики, затронув дело о повторном аресте судна *Bright Star*. Зимой 2018 года компания *Jebmed SRL* добилась ареста судна на Ямайке, после чего оно было продано ямайским судом без обременений. В июне 2018-го судно *Bright Star*, перешедшее под управление новых владельцев после судебной продажи, следовало из России в Венесуэлу с 30 000 тонн зерна. Ему было приказано остановиться в территориальных водах Мальты для бункеровки, и после остановки в порту мальтийские власти вновь арестовали судно по ходатайству *Jebmed SRL*. Мальтийский суд признал незаконность ареста, однако процесс затянулся на 5 лет, решение вступило в силу только в 2022 году. Аналогичная практика, по словам Энн Фенек, существует и в Великобритании, где средний срок ожидания судебного решения о признании морского ареста недействительным составляет 4 года. И даже инициировав судебное разбирательство, стороны не могут быть уверены в судьбе арестованного судна: во многом позиция о правомерности ареста зависит от национального законодательства. «Пекинская конвенция» решает эту проблему, предусматривая унифицированное и единообразное урегулирование обременений по итогам судебной продажи судов. ■

Елизавета Богданова

# Beijing Convention: Why it Matters for the Shipping Industry

In late February, the European Maritime Law Organisation (EMLO) hosted a webinar devoted to the entry into force of the United Nations Convention on the International Effects of Judicial Sales of Ships (the “Beijing Convention”). The presentation was delivered by Ann Fenech, one of the Convention’s drafters, President of the Comité Maritime International (CMI), and a partner at Fenech & Fenech Advocates, Malta.

## Legal Uncertainty Surrounding Judicial Sales of Ships

Ann Fenech noted that the principal issue in judicial sales of ships lies in the significant risk of undisclosed encumbrances not being extinguished. Purchasers, charterers and financiers expect to be able to acquire a ship with full transparency, at market value, and free of third-party claims. In practice, however, such vessels are often subject to rearrest, and the transactions themselves may be contested. Banks and investors therefore decline to finance the acquisition of an asset burdened by such a risk. As a result, what was meant to serve as an efficient mechanism for handling an asset in a shipowner’s bankruptcy becomes an obstacle to commercial turnover.

## Stages in the Development of the Instrument

The idea behind the Convention dates back to 2007, when a preliminary study of issues relating to the judicial sale of ships was proposed at a meeting of the Executive Council of the Comité Maritime International. It was subsequently decided to place the matter on the agenda of the 2008 CMI conference in Athens. At that conference, a report entitled “A Brief Discussion on Judicial Sales of Ships” was presented, addressing the international recognition of foreign judicial sales of ships. Following the Athens conference, and with the approval of the CMI Executive Council, an international working group

was formally set up. The draft convention prepared by CMI and approved by the CMI Assembly in 2014 came to be known as the “Beijing Draft.” Further work on the text was then entrusted to UNCITRAL Working Group VI, which held six substantive meetings between June 2018 and February 2019. The work of the group was further complicated by the coronavirus pandemic, with hours-long sessions having to be conducted online. Ann Fenech remarked that this was perhaps the most challenging stage in preparing the final instrument.

Within the framework of the International Maritime Organization (IMO), and at the initiative of the working group with the organisation’s active support, a large-scale repository was developed: the Global Integrated Shipping Information System (GISIS). The system provides open public access to information on ships, including certificates issued following judicial sales, thereby enhancing the clarity and reliability of the procedure.

On 7 December 2022, the United Nations General Assembly adopted the final draft of the Convention on the Judicial Sale of Ships. In 2024, six of the world’s ten leading flag states signed it. In 2025, Panama, the world’s second-largest ship registry, acceded to the Convention. Ann Fenech remarked that what drove the Convention’s successful and rapid uptake was widespread recognition by flag administrations of the instrument’s importance. The drafters also wanted the instrument to be flexible, brief (only 15 articles long), clear and readily capable of being incorporated into national legislation. The authors believe that it was precisely this

approach that determined its success and rapid uptake. It took only three ratifications for the Convention to enter into force, the last of which was obtained as early as August 2025. As a general rule, the ratification of multilateral international instruments takes between 20 and 40 years, whereas the Beijing Convention was adopted and entered into force within just six years.

### Key Provisions of the Convention

The President of the Comité Maritime International discussed five articles she called key to the instrument. [Article 1](#) clearly states the purpose of the Convention, namely, to regulate the international effects of the sale of a ship by judicial order. At the same time, any judicial sale must confer clean title to the ship on the purchaser, as [Article 6](#) further emphasises. For the purpose of extinguishing encumbrances, [Article 4](#) provides for notice of judicial sale. Such notice is to be sent to the registry of ships, mortgagees and holders of registered charges, the shipowner, the bareboat charterer, and the bareboat charter registry. The notice must also be published in a media outlet available in the state of sale and in the IMO repository (GISIS). In this way, the notice reaches the widest possible range of creditors and interested parties, thereby minimising the risk of transactions being challenged. [Article 8](#) eliminates the risk of rearrest: upon production of the certificate of judicial sale, the court must dismiss the application for arrest and order the release of the ship. The only exception to the prohibition on arrest is where doing so would be contrary to public policy. Finally, [Article 9](#) vests the courts of the state of judicial sale with exclusive jurisdiction over claims seeking to challenge the effects of such a sale.

*The courts of a State Party shall decline jurisdiction in respect of any claim or application to avoid*

*a judicial sale of a ship conducted in another State Party that confers clean title to the ship or to suspend its effects.*

Article 9(2) of the Convention

### Challenges the Convention Seeks to Overcome

Judicial sales of ships have long been, and remain, a common practice. The speaker noted that in 2025 the average price achieved in a judicial sale was USD 23 million per vessel. Yet despite the substantial volumes involved in judicial sales, their international effects remained uncertain until the Convention was adopted. Ann Fenech illustrated the point with an example from her own legal practice, referring to the case concerning the rearrest of the vessel *Bright Star*. In the winter of 2018, Jebmed SRL obtained the arrest of the vessel in Jamaica, after which it was sold by a Jamaican court free of encumbrances. In June 2018, the *Bright Star*, which had come under new ownership following a judicial sale, was on passage from Russia to Venezuela with 30,000 tonnes of grain. She was instructed to stop in Malta's territorial waters for bunkering and, once in port, was rearrested by the Maltese authorities on the motion of Jebmed SRL. The Maltese court ruled the arrest unlawful, but the case dragged on for five years, and the judgment took effect only in 2022. Ann Fenech noted that a similar pattern can be seen in the United Kingdom, where it takes an average of four years to obtain a court judgment setting aside a maritime arrest. Even where judicial proceedings have been commenced, the parties cannot be certain as to the fate of the arrested vessel, since the position on the lawfulness of the arrest depends to a significant extent on domestic law. The Beijing Convention addresses this difficulty by establishing a uniform and harmonised framework for the treatment of encumbrances following the judicial sale of ships. ■

*Elizaveta Bogdanova*

# «Контейнеризация»: как правовое регулирование отстает от практики

В конце марта Ассоциация морского права организовала для своих членов научный семинар на тему регулирования контейнерных морских перевозок. Докладчиком выступил эксперт из университета Ливерпуля Мустафа Йылмаз (PhD in Maritime Law). Он являлся научным сотрудником в Центре морского права Национального университета Сингапура, работал в университете Анкары и читал лекции в качестве приглашенного преподавателя в университете Хартфордшира. Кроме того, Мустафа Йылмаз – автор первой турецкой монографии об автономном судоходстве.

## Феномен контейнеризации

Докладчик кратко осветил историю контейнерных морских перевозок, которая началась с так называемой «контейнерной революции» 1956 года, когда отец-основатель контейнеризации американский бизнесмен Малком Маклин протестировал спроектированный им контейнеровоз. Внедрение стандартных контейнеров в международную торговлю существенно трансформировало сферу перевозки грузов: в настоящее время около 90% мировых грузоперевозок осуществляется контейнерным путем. Мустафа Йылмаз отметил, что контейнеризация, помимо удешевления погрузочных операций, привнесла множество правовых проблем, важнейшая из которых – неопределенность базиса ответственности перевозчика и существенные противоречия между теоретическим регулированием и практикой перевозок.

## Правовое регулирование контейнерных перевозок

К контейнерной перевозке применяются Гагско-Висбийские правила, изначально не рассчитанные на регулирование данной сферы, – текст правил не содержит даже упоминания контейнеров. В этой связи английские суды при рассмотрении дел о контейнерной морской перевозке адаптируют статьи Международ-

ной конвенции 1924 г. об унификации некоторых правил о коносаменте, а также Протокола Висби 1968 г. с учетом содержащихся в этих документах положений об ответственности за повреждение и потерю груза. В свете несовершенства существующего регулирования контейнерных перевозок развивается частное нормотворчество (например, типовые оговорки BIMCO). Как указал эксперт, использование стандартных форм коносаментных оговорок обуславливает высокую степень модельности в регулировании контейнерных перевозок. Выступив с критикой модельного подхода, эксперт призвал обратиться к объективному регулированию, в котором фокус внимания при выборе применимого права смещается со способа перевозки (морская, железнодорожная, автомобильная и т.п.) на ущерб, причиненный повреждением или утратой груза.

В контексте ущерба юрист выделил три ключевых параметра, подлежащих юридическому анализу: 1) тип договора; 2) сторона, предоставившая контейнеры; 3) момент возникновения ущерба. Сложность доказывания момента повреждения груза связана со спецификой «закрытого контейнера».

При этом большинство споров из контейнерной перевозки рассматривается в арбитраже, а не в государственных судах. Поэтому в публичном поле крайне мало доступных прецедентов, проливающих свет на систему доказывания в по-

добных разбирательствах. Однако общая тенденция для таких споров состоит в том, что ущерб связан зачастую именно с дефектами контейнера, а не судна. По этой причине приобретает актуальность вопрос правовой природы контейнера. Судебная практика по этому вопросу противоречива. Контейнер может рассматриваться судами как самостоятельный объект, предоставляемый перевозчиком, тогда именно на перевозчика возлагают ответственность за утрату или повреждение груза [подход выработан в деле *NDS Provider BV v Kustvaartbedrijf Moerman BV* (2008)], либо как элемент оснащения судна при возложении ответственности на грузоотправителя [дело *Houlden & Co LLC v S.S. Red Jacket* (1977)]. Второго подхода придерживаются некоторые европейские юрисдикции, среди которых, например, Нидерланды.

Вместе с тем Мустафа Йылмаз отмечает несостоятельность данной правовой логики. Он указывает, что контейнер не является фактически частью судна, а признание его таковым де-юре приведет к слишком широкому толкованию продолжающейся во времени обязанности перевозчика проявлять заботу о перевозимом грузе согласно правилу 2 статьи 3 Гаагско-Висбийских правил. Английские суды в этой связи склоняются к пропорциональному распределению ущерба между грузоотправителем и перевозчиком (дело *JP Klausen & Co A/S v Mediterranean Shipping Co SA* 2013, известное как дело *Sky Jupiter*).

### Противоречивая практика

Помимо неопределенности базиса ответственности перевозчика, эксперт обратил внимание на различное толкование терминов «разгрузка» и «погрузка», содержащихся в тексте Гаагско-Висбийских правил. Отсюда вытекает различие подходов национальных юрисдикций к ответственности перевозчика на разных этапах морского предприятия. Так, в деле *Volcafe Ltd v Compania Sud Americana de Vapores SA* (2018) перевозимый в контейнерах груз (кофейные зерна) был поврежден от конденсата. Контейнеры предоставил перевозчик. Суд признал перевозчика ответственным за повреждение груза из-за ненадлежащего выполнения обязанности по обеспечению сохранности груза на этапе заполнения контейнеров в порту погрузки. Размещение груза в контейнерах рас-

сматривалось как стадия единого продолжающегося процесса погрузки, даже при наличии временной разницы между непосредственно размещением контейнера на судне и расположением груза внутри контейнера. В то же время в недавнем деле *JB Cocoa Sdn Bhd v Maersk Line A/S (The Maersk Chennai)* (2023) перевозчика освободили от ответственности за повреждение груза, произошедшее после разгрузки. Речь шла о кофейных зернах, хранившихся в порту в течение двух месяцев после разгрузки. Суд постановил, что ответственность перевозчика прекращается на этапе разгрузки, поэтому нахождение груза в терминале порта не охватывается периодом ответственности перевозчика. Проанализировав судебную практику, Мустафа Йылмаз заключил, что, вопреки широкому толкованию погрузки, суды склонны ограничительно интерпретировать разгрузку. Вместе с тем «допогрузочные» и «послеразгрузочные» стадии остаются серой зоной правового регулирования.

### Коносаментные оговорки в контейнерных перевозках

Эксперт рассмотрел специфику ответственности перевозчика в договорах, содержащих условия аренды целого контейнера FCL (Full Container Load) и части контейнера LCL (Less than Container Load). Вопреки общей тенденции на расширение ответственности перевозчика, в рамках оговорки FCL ответственность не распространяется на разгрузку, при этом контроль груза со стороны перевозчика ограничен. В свою очередь, при наполнении контейнера грузоотправителем в рамках оговорки LCL ответственность перевозчика ограничена общими положениями правила 2 статьи 3 Гаагско-Висбийских правил. В рамках закрытых контейнеров, перевозимых на условиях STC (said to contain, то есть содержимое по заявлению), ответственность перевозчика распространяется на сохранность контейнера, исключая количественные и качественные характеристики груза.

В контексте исключения ответственности перевозчика за повреждение и потерю груза при навигационной ошибке Мустафа Йылмаз затронул тему автономного судоходства. Спикер указал, что распространение правил о навигационной ошибке на береговых сотрудников,

обеспечивающих работу автономного судна, маловероятно с учетом слишком широкого толкования таких правил.

Резюмируя, эксперт отметил шаги, которые необходимо предпринять для устранения правовой неопределенности в контейнерных перевозках: четко определить период действия ответственности перевозчика, урегулировать «наземные» стадии движения контейнеров, прояснить критерии доказательства ущерба и инкорпорировать положения о смарт-контейнерах в современную нормативную базу. ■

*Елизавета Богданова*

# Containerisation: How Legal Regulation Lags Behind Practice

In late March, the Maritime Law Association held a scholarly seminar for its members on the regulation of container carriage by sea. The presentation was delivered by Mustafa Yilmaz, a specialist from the University of Liverpool (PhD in Maritime Law). He was a research fellow at the Centre for Maritime Law at the National University of Singapore, worked at the Ankara University, and taught as a visiting lecturer at the University of Hertfordshire. Mustafa Yilmaz is also the author of the first Turkish monograph on autonomous shipping.

## The Containerisation Phenomenon

The speaker briefly outlined the history of container shipping, racing it back to the so-called “container revolution” of 1956, when the founding father of containerisation, the American businessman Malcolm McLean, tested the container ship he had designed. The introduction of standardised containers into international trade substantially transformed the carriage of goods: today, approximately 90 per cent of global freight is transported by containers. Mustafa Yilmaz noted that, although containerisation reduced loading costs, it also gave rise to a number of legal problems, most notably the uncertain basis of the carrier’s liability and the gap between the legal framework in theory and the realities of carriage in practice.

## The Legal Regulation of Container Carriage

The Hague-Visby Rules apply to container carriage, although they were not originally drafted with that field in mind: the text of the Rules contains no reference to containers at all. In this regard, when dealing with cases arising from the container carriage of goods by sea, the English courts interpret and apply the 1924 International Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Bills of Lading and the 1968 Visby Protocol in the light of their provisions on liability

for cargo loss and damage. Given the shortcomings of existing container carriage regulations, private lawmaking is gaining ground (as evidenced, for example, by BIMCO standard clauses). As the expert noted, the use of standard-form bill of lading clauses has made the regulation of container carriage highly model-driven. Criticising that model-based approach, he called instead for a more objective form of regulation, in which the focus in determining the applicable law shifts away from the mode of carriage (by sea, rail, road and so forth) towards the loss caused by damage to, or loss of, the cargo.

In relation to damage, the speaker identified three principal factors requiring legal analysis: (1) the type of contract; (2) the party by whom the containers were provided; and (3) the moment at which the loss arose. The difficulty of proving when the cargo was damaged is bound up with the nature of the “sealed container.”

Most disputes arising out of container carriage, however, are resolved in arbitration rather than before the state courts. As a result, there are very few publicly available authorities shedding light on the evidential framework applied in such proceedings. Nevertheless, the general pattern in such cases is that the loss is more often attributable to defects in the container than to the vessel itself. In this context, the legal status of the container becomes a matter of particular relevance. The case law on this point is inconsistent. Some courts treat the container as a separate

unit supplied by the carrier, with the result that liability for loss of or damage to the cargo falls on the carrier (the approach developed in *NDS Provider BV v Kustvaartbedrijf Moerman BV* (2008)), while others regard the container as part of the ship's equipment, thereby placing responsibility on the shipper (as in *Houlden & Co LLC v S.S. Red Jacket* (1977)). The latter approach is followed in a number of European jurisdictions, including the Netherlands.

Mustafa Yilmaz, however, questions the soundness of this legal reasoning. He argues that a container is not, in fact, part of the vessel and that treating it as such as a matter of law would give unduly expansive scope to the carrier's continuing duty under Article III, rule 2 of the Hague-Visby Rules to care for the cargo. English courts have accordingly tended towards a more proportionate allocation of loss between shipper and carrier (*JP Klausen & Co A/S v Mediterranean Shipping Co SA* (2013), known as the *Sky Jupiter* case).

### Inconsistent Case Law

In addition to the uncertainty surrounding the basis of the carrier's liability, the speaker drew attention to the differing interpretations of the treaty terms "loading" and "discharge" in the Hague-Visby Rules. This has led national jurisdictions to adopt different approaches to the carrier's liability at various stages of the maritime venture. Thus, in *Volcafe Ltd v Compania Sud Americana de Vapores SA* (2018), cargo carried in containers (coffee beans) was damaged by condensation. The containers had been supplied by the carrier. The court held the carrier liable for the damage to the cargo on the ground that it had failed properly to discharge its duty to keep the cargo safe at the stage when the containers were being stuffed at the port of loading. The placing of the cargo in the containers was treated as part of a single, continuing process of loading, notwithstanding the lapse of time between the stuffing of the container and its subsequent loading on board the vessel. By contrast, in the recent case of *JB Cocoa Sdn Bhd v Maersk Line A/S (The Maersk Chennai)* (2023), the carrier was relieved of liability for cargo damage sustained

after discharge. The dispute concerned coffee beans stored in the port for two months following discharge. The court found that the carrier's responsibility ceased at the point of discharge, with the consequence that the cargo's storage in the port terminal fell outside the relevant period of liability. Having analysed the case law, Mustafa Yilmaz concluded that, notwithstanding the broad reading given to loading, the courts tend to construe discharge narrowly. The pre-loading and post-discharge stages, meanwhile, remain a grey area in the legal framework.

### Bill of Lading Clauses in Container Carriage

The speaker addressed the particularities of the carrier's liability under contracts providing for FCL (*Full Container Load*) and LCL (*Less than Container Load*) terms. Contrary to the broader tendency towards an expansion of the carrier's liability, under an FCL clause that liability does not extend to discharge, while the carrier's control over the cargo remains limited. Under an LCL clause, where the shipper fills the container, the carrier's liability is confined to the general duty imposed by Article III, rule 2 of the Hague-Visby Rules. As for sealed containers carried on an STC (*said to contain*) basis, the carrier is responsible for the safekeeping of the container, but not for the quantity or quality of the cargo.

Addressing the carrier's exemption from liability for cargo loss or damage resulting from nautical error, Mustafa Yilmaz also turned to the subject of autonomous shipping. The speaker noted that it was unlikely that the nautical-fault exception would be extended to shore-based personnel responsible for the operation of an autonomous vessel, since that would require an unduly broad interpretation of the rule.

In conclusion, the speaker identified the steps that need to be taken to reduce legal uncertainty in container carriage: clearly defining the period of the carrier's liability, regulating the "onshore" stages in the movement of containers, clarifying the evidential criteria for establishing loss, and incorporating provisions on smart containers into the modern legal framework. ■

*Elizaveta Bogdanova*

# Ближневосточный военный кризис: очередной удар по судоходству

В конце февраля 2026 года начался очередной масштабный вооруженный конфликт. США и Израиль начали военную операцию против Ирана, который в ответ перекрыл Ормузский пролив: именно через него перевозят треть сжиженного природного газа, почти четверть потребляемой в мире нефти и многие другие товары. Спустя несколько дней боевых действий Корпус стражей исламской революции пояснил, что на проход через Ормузский пролив могут рассчитывать только те суда, которые получили отдельное разрешение от иранских властей. На момент публикации этого материала от военных действий в Ормузском проливе пострадало около 30 судов разных типов: контейнеровозы, балкеры и танкеры.

## Противоречивый статус Ормузского пролива

С формальной точки зрения Ормузский пролив подпадает под действие Конвенции ООН по морскому праву 1982 года (UNCLOS), так как используется для международного судоходства.

Для таких проливов Конвенция устанавливает режим «транзитного прохода». Поэтому все суда (и торговые, и военные) имеют право на свободу судоходства и прохода исключительно с целью непрерывного и быстрого транзита через пролив. Власти прибрежных государств не должны этому никак препятствовать.

Но есть два важных нюанса. Во-первых, Ормузский пролив практически полностью покрывается 12-мильными территориальными водами Ирана и Омана. То есть фактически транзит проходит через территориальные воды этих стран. Во-вторых, Иран и США не ратифицировали UNCLOS. Формально эта Конвенция для них не обязательна. Таким образом, Иран руководствуется своим национальным регулированием, которое относит пролив к территориальным водам. Иранские власти не рассматривают проход через пролив как транзитный по Конвенции.

Однако в международном праве есть позиция о том, что стратегическое значение Ормузского пролива настолько велико, что транзитный проход должен регулироваться не только Кон-

венцией, но и морским обычаем. Это позволяет применять схожие правила Конвенции даже в тех случаях, когда прибрежные государства не ратифицировали ее. С этой точки зрения Иран действительно нарушает нормы международного права.

## Реакция страхового рынка на новые военные риски

По общему правилу страховщик не отвечает за убытки, которые возникли из-за военных действий. Регион военных действий принято определять на основании публикаций Joint War Committee: если та или иная территория попадает в специальный список (JWC Listed Areas), то страховое покрытие по обычным страховым полисам там не действует.

Уже в первый день боевых действий на Ближнем Востоке страховщики начали аннулировать страховые полисы и отменять покрытие военных рисков для судов, которые идут через Персидский залив и Ормузский пролив. В итоге пересмотр условий страхования привел к росту премий, которые на начало марта 2026 года составляли 1–3% от стоимости судна (около \$7,5 млн при цене судна \$200–300 млн). В мирное время показатель равняется 0,2–0,3%.

По сути, увеличение вышеупомянутых затрат и стало основной проблемой для судовладель-

цев. В остальном перевозчики хорошо защищены с точки зрения морского права, которое традиционно охраняет интересы судовладельцев. Например, согласно условиям перевозок по Гагско-Висбийским правилам, перевозчик не отвечает за потери или убытки, возникшие из-за или в результате военных действий, опасностей или случайностей на море, непреодолимой силы, задержек доставки груза, арестов и подобного. ■

*Алексей Малаховский*

# The Military Crisis in the Middle East: Yet Another Blow to Shipping

A new large-scale armed conflict broke out in late February 2026. The US and Israel launched a military operation against Iran, which responded by blocking the Strait of Hormuz: a third of the world's liquefied natural gas, nearly a quarter of the world's oil consumption, and many other goods are transported through this strait. Following several days of hostilities, the Islamic Revolutionary Guard Corps stated that only vessels with specific permission from Iranian authorities could expect to pass through the Strait of Hormuz. At the time of publication, around 30 vessels of various types, including container ships, bulk carriers and tankers, had been affected by hostilities in the Strait of Hormuz.

## The Contested Status of the Strait of Hormuz

Formally, the Strait of Hormuz falls within the scope of the 1982 United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS), as it is used for international shipping.

The Convention establishes a 'transit passage' regime for such straits. Consequently, all vessels (both merchant and military) are entitled to freedom of navigation and passage solely for continuous and expeditious transit through the strait. The authorities of the coastal states must not impede this in any way.

However, there are two important points to note. Firstly, the Strait of Hormuz is almost entirely covered by the 12-mile territorial waters of Iran and Oman. In other words, transit effectively takes place through the territorial waters of these countries. Secondly, neither Iran nor the US has ratified UNCLOS. Formally, this Convention isn't binding on them. Thus, Iran is guided by its own national regulations, which classify the Strait as territorial waters. The Iranian authorities don't regard passage through the Strait as transit under the Convention.

However, there is a position in international law that the strategic importance of the Strait of Hormuz is so great that transit passage should be governed not only by the Convention but also by maritime custom. This allows similar rules of the Convention to be applied even in cases where coastal states haven't

ratified it. From this perspective, Iran is indeed in breach of international law.

## The Insurance Market's Response to New War Risks

Generally, an insurer isn't liable for losses arising from acts of war. The Joint War Committee's publications are used to identify regions of military conflict. If a particular territory is included on the special list (JWC Listed Areas), standard insurance policies don't provide insurance coverage there.

On the very first day of hostilities in the Middle East, insurers began revoking insurance policies and withdrawing cover for war risks for vessels transiting the Persian Gulf and the Strait of Hormuz. Consequently, the revision of insurance terms led to an increase in rates, which by early March 2026 amounted to 1–3% of the vessel's value (approximately USD 7.5 million for a vessel valued at USD 200–300 million). In peacetime, this rate stands at 0.2–0.3%.

In fact, the increase in the aforementioned costs has become the main problem for shipowners. In other respects, carriers are well protected under maritime law, which traditionally safeguards the interests of shipowners. For example, under the Hague-Visby Rules, the carrier isn't liable for loss or damage resulting from war, perils or accidents at sea, force majeure, delays in delivery of the cargo, arrests and the like. ■

*Alexey Malakhovskiy*

## II. ОБЗОР СУДЕБНОЙ ПРАКТИКИ РОССИИ

### Статистика и общий обзор\*

Первый выпуск журнала «Морское право» за 2026 год охватывает период с января по март. Мы продолжаем публиковать статистику морских дел, рассмотренных арбитражными судами в указанный период.

Традиционно в первый квартал года количество рассмотренных дел сокращается: некоторые стремятся завершить до наступления Нового года, а другие разбирательства переносят на более поздний срок. На число споров влияет и общая обстановка на судоходном рынке, где сейчас преобладают российские компании, которым проще договариваться между собой во внесудебном порядке. Еще немало участников отрасли передают свои споры на рассмотрение арбитражей для обеспечения конфиденциальности. Кроме того, начиная с выпуска 4/2025, мы начали охватывать меньше дел, строго определяя связь разбирательств с торговым мореплаванием.

Центр морского права Национального университета Сингапура совместно с Международным морским комитетом ведут базу дел, рассма-

триваемых судами различных стран, в которых толкуются международные морские конвенции. В эту базу входят и российские дела. База доступна исключительно на английском языке. Российские дела можно изучить по ссылке: <https://cmldata.org/browse-by-jurisdiction>. Необходимо выделить поле «Russia».

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

В первом квартале 2026 года окружные суды рассмотрели 20 морских дел: 16 относятся к сфере частного права, четыре – к вопросам публичного права. Сразу несколько споров оказалось связано с одним инцидентом – разливом нефти с судов «Волгонефть-212» и «Волгонефть-239». Подобные происшествия часто порождают большое количество взаимосвязанных разбирательств: в части спасания, причинения убытков, ущерба окружающей среде и так далее.

Особый интерес представляет дело № А32-45565/2022. После посадки судна на мель Мор-

Наименование суда	Категории дел
АС Северо-Западного округа	Всего 5 дел: <ul style="list-style-type: none"><li>– о взыскании по договору морской перевозки груза (2);</li><li>– о взыскании по договору морской буксировки (2 постановления по одному делу);</li><li>– о взыскании по договору судостроительного подряда.</li></ul>
АС Дальневосточного округа	Всего 3 дела: <ul style="list-style-type: none"><li>– об оспаривании предписаний Росморречнадзора (2);</li><li>– о взыскании неосновательного обогащения за использование акватории причала.</li></ul>
АС Западно-Сибирского округа	Всего 2 дела: <ul style="list-style-type: none"><li>– об оспаривании заключения Росморречнадзора;</li><li>– о взыскании по договору морской перевозки груза.</li></ul>

\* Редактор – Булат Каримов. Автор статистики – Полина Лобашова (NAVICUS.LAW).

Наименование суда	Категории дел
АС Московского округа	Всего 4 дела: – о взыскании расходов за перевозку почтовых отправлений (3); – о взыскании по договору тайм-чартера.
АС Поволжского округа	Всего 1 дело: – о взыскании по договору морской перевозки груза.
АС Северо-Кавказского округа	Всего 5 дел: – о взыскании вреда, причиненного морской среде загрязнением нефтепродуктами; – о взыскании по договору спасания; – о взыскании страхового возмещения в связи с загрязнением морской среды; – об оспаривании распоряжения капитана морского порта; – о взыскании по договору бербоут-чартера.

спасслужба провела не только спасательную операцию, но и последующие работы по обеспечению безопасной стоянки аварийного судна. Предметом спора стала оплата этих и последующих услуг: постоянного буксирного обеспечения и поддержания систем жизнеобеспечения судна. Кассация подтвердила правомерность разграничения спасательного вознаграждения и оплаты иных услуг. Кроме того, суд указал, что обязательство по их оплате может возникать и из конклюдентных действий сторон. Таким образом, суд подтвердил возможность самостоятельного взыскания стоимости обеспечения безопасной стоянки уже после завершения основного этапа спасания.

### Дела в арбитражных судах апелляционной инстанции

На уровне апелляции суды разобрали 20 дел по вопросам частного права и еще четыре публично-правовых спора. Большинство дел оказалось посвящено вопросам взыскания задолженности по различным соглашениям, включая договоры аренды судна, перевозки и спасания. Другие категории разбирательств касаются морского страхования, взыскания вреда, причиненного окружающей среде и так далее.

Среди всех споров выделяется дело № А32-36143/2025, рассмотренное 15-м ААС: разногласия возникли из требования о взыскании

Наименование суда	Категории дел
2-й ААС	Всего 1 дело: – об оспаривании привлечения к административной ответственности за нарушение правил пересечения государственной границы.
5-й ААС	Всего 6 дел: – о взыскании по договору морского страхования; – о взыскании по договору тайм-чартера (2); – о взыскании по договору морской перевозки (2); – о признании договора спасания недействительным и применении последствий недействительности сделки.
6-й ААС	Всего 1 дело: – о взыскании по договору оказания услуг по ледовой проводке.
8-й ААС	Всего 1 дело: – о взыскании по договору морской перевозки.
9-й ААС	Всего 4 дела: – о взыскании расходов за перевозку почтовых отправлений (3); – об оспаривании привлечения к административной ответственности за совершение налогового правонарушения.
12-й ААС	Всего 2 дела: – о взыскании по договору морской буксировки; – о взыскании неосновательного обогащения за использование объектов портовой инфраструктуры.

Наименование суда	Категории дел
13-й ААС	<p>Всего 5 дел:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– о взыскании убытков вследствие столкновения судов;</li> <li>– о взыскании убытков в связи с аварией судна;</li> <li>– о взыскании задолженности по агентскому договору;</li> <li>– об оспаривании привлечения к административной ответственности за совершение валютного правонарушения;</li> <li>– об оспаривании привлечения к административной ответственности за совершение налогового правонарушения.</li> </ul>
14-й ААС	<p>Всего 1 дело:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– о взыскании по договору морской перевозки.</li> </ul>
15-й ААС	<p>Всего 3 дела:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– об истребовании нефтепродуктов с борта судна;</li> <li>– о взыскании по договору морской перевозки;</li> <li>– о взыскании по договору о порядке перечисления портовых сборов.</li> </ul>

неустойки за несвоевременное перечисление корабельного сбора по договору между администрацией порта и морским агентом. Суд подчеркнул, что агент, обязавшийся перечислить портовые сборы, не вправе ссылаться на отсутствие оплаты со стороны судовладельцев или недостаточность бюджетного финансирования. 15-й ААС указал, что последующее смягчение договорных условий о неустойке автоматически не распространяется на уже допущенную просрочку.

### Дела в арбитражных судах первой инстанции

По первой инстанции рассмотрели 52 морских спора, из которых 40 – частно-правовые, а 12 – публично-правовые. Наиболее популяр-

ная категория – дела о нарушении правил пересечения государственной границы (10 кейсов), а еще споры о взыскании по договорам тайм-чартера, перевозки и морского агентирования. Такое распределение совпадает и с предыдущими периодами.

### Выводы

В первом квартале 2026 года арбитражные суды рассмотрели 96 морских дел, из которых: 52 – в первой инстанции, 24 – в апелляции и 20 – на уровне окружных судов. Собранная статистика иллюстрирует широкое разнообразие категорий морских споров: наряду с традиционными требованиями из договоров встречается немало дел, связанных с последствиями аварийных случаев на море и загрязнением морской среды. ■

## II. REVIEW OF RUSSIAN CASE LAW

### Statistics and Overview\*

The first issue of the Maritime Law Journal in 2026 covers the period from January to March. We continue publishing statistics on maritime disputes considered by commercial courts during the reporting period.

Traditionally, in the first quarter of the year, the number of cases considered declines: some cases are sought to be concluded before New Year's Eve, whilst others are postponed to a later date. The overall shipping market situation also affects the number of cases. The predominance of domestic market participants enables them to reach an agreement among themselves and to resolve issues out of court more readily. Other parties submit their disputes to arbitration, primarily to ensure confidentiality. Furthermore, beginning with the fourth issue of 2025, we began covering fewer cases and adopted a stricter approach to connection with merchant shipping.

The Centre for Maritime Law at the National University of Singapore, together with the Comité Maritime International, maintains a database of

cases considered by courts in various jurisdictions that interpret international maritime conventions. The database covers Russian cases. Russian case summaries can be accessed via <https://cmlcmidatabase.org/browse-by-jurisdiction>. It is necessary to select "Russia."

#### Cases in District Commercial Courts

In the first quarter of 2026, 21 maritime cases were heard by the district commercial courts. Sixteen cases concerned private law matters, whilst five related to public law. A considerable number of cases arose from a single incident – the oil spill from the ships Volgoneft-212 and Volgoneft-239. Spills of this nature often give rise to a substantial volume of related disputes concerning salvage, damages, environmental liability, and other matters. The spill under review proved no exception to this rule.

Case No A32-45565/2022 is interesting. Following the grounding of the ship, the Marine Rescue Service (Morspassluzhba) carried out not

Court Name	Categories of cases
Commercial Court of the North-Western District	5 cases in total: <ul style="list-style-type: none"><li>– on recovery under a contract for the carriage of goods by sea (2);</li><li>– on recovery under the towing agreement (2);</li><li>– on recovery under a shipbuilding contract.</li></ul>
Commercial Court of the Far Eastern District	3 cases in total: <ul style="list-style-type: none"><li>– on challenging the order issued by Rostransnadzor (2);</li><li>– in consideration for unjustified enrichment in respect of the use of a berth's water area.</li></ul>
Commercial Court of the West Siberian District	2 cases in total: <ul style="list-style-type: none"><li>– on challenging the order issued by Rostransnadzor;</li><li>– on recovery under a contract for the carriage of goods by sea.</li></ul>
Commercial Court of the Moscow District	4 cases in total: <ul style="list-style-type: none"><li>– in consideration for expenses incurred in the carriage of postal items (3);</li><li>– on recovery under a time charter.</li></ul>

\* The editor – Bulat Karimov. Author – Polina Lobashova (NAVICUS.LAW).

Court Name	Categories of cases
Commercial Court of the Volga District	1 case in total: – on recovery under a contract for the carriage of goods by sea.
Commercial Court of the North Caucasus District	6 cases in total: – for compensation for harm caused to the marine environment by pollution with petroleum products; – on recovery under a salvage contract; – on insurance indemnity arising from marine environmental pollution; – on challenging the harbour master’s order; – on recovery under a bareboat charter.

only the salvage operation but also subsequent works to ensure the safe anchorage of the ship. The subject matter of the dispute concerned the remuneration for those subsequent services – namely, continuous towage attendance and the maintenance of the vessel’s life-support systems. The Court confirmed the legitimacy of distinguishing between salvage reward and payment for other services rendered. The Court further held that the obligation to pay for such services may arise from the implicative action. In so doing, the Court affirmed the availability of a freestanding claim for the costs of ensuring safe anchorage once the salvage operation has been completed.

### Cases in the Commercial Courts of Appeal

The Commercial Courts of Appeal considered 20 cases concerning private law matters and 4 concerning public law. Most cases were heard by the Fifth and Thirteenth Commercial Courts of Appeal. Most cases concerned recovery of debts arising under various contracts, including charters, carriage contracts, and salvage services. Other categories of cases included marine insurance, claims for environmental damage, and kindred matters.

Case No A32-36143/2025 of the Fifteenth Commercial Court of Appeal is noteworthy. The dispute arose from a claim for a penalty for the late

Court Name	Categories of cases
2 <sup>nd</sup> Commercial Courts of Appeal (2 <sup>nd</sup> CCA)	1 case in total: – on challenging administrative liability for violation of border crossing rules.
5 <sup>th</sup> CCA	6 cases in total: – on recovery under a contract of marine insurance; – on recovery under a time charter (2); – on recovery under a contract for the carriage of goods by sea (2); – for a declaration that a salvage contract is void.
6 <sup>th</sup> CCA	1 case in total: – on recovery under a contract for icebreaker escort services.
8 <sup>th</sup> CCA	1 case in total: – on recovery under a contract for icebreaker escort services.
9 <sup>th</sup> CCA	4 cases in total: – on expenses incurred in the carriage of postal items (3); – on challenging the administrative liability for a tax offence.
12 <sup>th</sup> CCA	2 cases in total: – on recovery under the towing agreement; – in consideration for unjustified enrichment in respect of the use of port infrastructure facilities.
13 <sup>th</sup> CCA	5 cases in total: – on damage arising from a collision between vessels; – on damage arising from a casualty; – on recovery under an agency agreement; – on challenging the administrative liability for a currency offence; – on challenging the administrative liability for a tax offence.

Court Name	Categories of cases
14 <sup>th</sup> CCA	1 case in total: – on recovery under a contract for the carriage of goods by sea.
15 <sup>th</sup> CCA	3 cases in total: – for the delivery of petroleum products from on board a vessel; – on recovery under a contract for the carriage of goods by sea; – on recovery under a contract governing port dues.

payment of port dues under a contract between the port authority and a shipping agent. The court held that an agent who undertook to pay port dues is solely responsible for the performance of that obligation and may not rely upon non-payment by shipowners or insufficient budgetary funding as grounds for non-performance. The court further held that a subsequent reduction of the contractual penalty does not apply to the debt that has already occurred by default.

### Cases in the first instance courts

The commercial courts of first instance heard 52 maritime cases: 40 concerning matters of private law and 12 relating to public law. The most frequently encountered categories were

cases involving violation of border crossing rules (10 cases) and claims for recovery under time charters, contracts of carriage, and shipping agency agreements. This distribution is broadly consistent with that observed in preceding periods.

### Conclusion

In the first quarter of 2026, the commercial courts examined a total of 97 maritime cases: 52 before courts of first instance, 24 before Courts of Appeal, and 21 before district courts. The statistics compiled illustrate the breadth and variety of maritime disputes: alongside conventional contractual claims, a significant proportion of cases concerned casualties at sea and pollution damage. ■

## III. СТАТЬИ



**Анна Архипова,**  
Доцент ИЦЧП им. С.С. Алексеева

# Страхование военных рисков: подход Верховного суда РФ и некоторые практические рекомендации

*Для страхователей за последнее время стала очевидной необходимость не только отдельно страховать военные риски, но и заниматься серьезным уточнением этих условий в договорах страхования. Вместе с тем сложившаяся тенденция применения ст. 964 ГК РФ не запрещает страховщикам включать в условия страхования положения, которые очерчивают застрахованные и исключенные риски. Об изменившейся практике страхования на фоне растущего числа военных рисков рассуждает доцент ИЦЧП им. С.С. Алексеев.*

### Подход Верховного суда РФ

Страховщик не вправе ссылаться на ст. 964 ГК РФ, если не объявлялось военное положение. К такому выводу в деле № А40-266406/2023 год назад пришел Верховный суд<sup>1</sup>. Подход ВС РФ вызывает серьезные сомнения сразу по нескольким причинам.

<sup>1</sup> Более подробный анализ этого дела см. в статье: А.Г. Архипова. Боевые действия – основание для освобождения страховщика от выплаты возмещения? // Вестник экономического правосудия Российской Федерации. 2025. № 9. С. 4–19.

Прежде всего, ст. 964 ГК РФ составлена весьма широко: она не ограничивается формально объявленным военным положением и охватывает военные мероприятия любого характера. Кроме того, по всему миру уже накоплен опыт применения оговорок об исключении или покрытии военных рисков. Сложившаяся практика показывает, что формальный критерий (объявление войны, военного положения и т.п.) не является решающим. Вместо него суды рассматривают происходящее, анализируя целый ряд параметров: характер враждебных действий, применяемых вооружений, род формирований, задействованных в столкновениях, причины и цели

противостояния. По перечисленным критериям можно отделить военные действия (независимо от объявления войны) от единичного террористического акта и других событий. Это, в свою очередь, может быть важно для корректного применения тех или иных оговорок или законодательных положений о страховании военных рисков.

К сожалению, в деле № А40-266406/2023 Верховный суд вместо детального анализа сослался на единственный формальный критерий, и теперь нижестоящие суды массово придерживаются такого же подхода<sup>2</sup>.

Вместе с тем можно отметить и другой важный тренд, который скорее угадывается, а не формулируется непосредственно. ВС РФ подчеркивает значимость внутренней непротиворечивости условий договора страхования, которые должны четко соответствовать разумным ожиданиям страхователя. Если эта догадка верна, то можно говорить о тенденции, которая охватывает споры по разным аспектам страхования, таким как военные риски, грубая неосторожность страхователя<sup>3</sup> и даже квалификация тех или иных событий в соответствии с уголовным законодательством<sup>4</sup>.

### Что предпринять в рамках страхования военных рисков

Как показано выше, последние изменения в практике ВС РФ по страховым спорам могут объясняться желанием добиться от страховщиков более системной и добросовестной практики подготовки страховых условий и их согласования со страхователем, включая донесение до него сложных, потенциально спорных условий договора страхования.

При этом ВС РФ отрицательно реагирует на ситуации, когда в одном документе, составляющем часть договора страхования, дается более широкое определение застрахованного риска, а в другом – более узкое; либо в одном месте указано, что некое событие в целом застраховано, а в другом месте содержатся исключения из этого общего правила. Аналогичную негатив-

ную реакцию вызывает следующий прием: при описании предмета договора или застрахованных рисков используются слова, имеющие общепринятое значение, однако в других разделах договора страхования этим же словам придается специальное значение.

В рамках такого подхода вполне логично, что в случае, когда условия договора страхования допускают квалификацию одного и того же фактического события как застрахованного или как исключенного, суд со ссылкой на принцип *contra proferentem* выбирает первый вариант.

Развивая гипотезу о наличии в практике ВС РФ «сквозной» идеи непротиворечивости и соответствия разумным ожиданиям страхователя, предположим, что применительно к страхованию военных рисков этот подход распространяется и на ст. 964 ГК РФ. Эта норма длительное время фактически не применялась, и ее действие могло быть совсем не очевидно для страхователей.

Фактически ст. 964 ГК РФ подразумевает исключение из страхового покрытия по умолчанию. То есть упомянутые в этой норме события (ядерный взрыв, военные действия, гражданская война и пр.) исключены из любого договора страхования по российскому праву, если только в этом документе явным образом не указано иное. Само по себе страхование военных рисков этой нормой, конечно, не запрещается. Ее смысл в другом: поскольку страхование военных и других «катастрофических» рисков связано с принципиально отличным уровнем риска, который сложно оценить, то этот вид рисков должен страховаться отдельно. Страхователь, желающий получить страховое покрытие по таким рискам, должен заключить об этом соответствующее соглашение (отдельно от обычного покрытия или в дополнение к нему), а принятие страховщиком этой категории рисков должно оплачиваться отдельной премией. Подобное понимание не только следует из буквального смысла ст. 964 ГК РФ, но и соответствует международной практике страхования военных рисков.

Однако анализ судебных актов по делу ООО «Лафид» и по аналогичным спорам показывает, что российские суды смотрят на проблему применения ст. 964 ГК РФ несколько иначе. В ситуации, когда исключение военных рисков могло оказаться для страхователей неожиданным, суды пользуются специфическим толкованием, которое сужает изначальную весьма широкую

<sup>2</sup> См., напр., Постановление Арбитражного суда Центрального округа от 26.02.2025 г. по делу №А08-1464/2023, судебные акты по делу № А40-5617/2024.

<sup>3</sup> См., напр., судебные акты по делу № А72-17277/2022.

<sup>4</sup> См., напр., судебные акты по делу №А40-215162/2021.

диспозицию ст. 964 ГК РФ до «формально объявленного военного положения».

В споре об обоснованности такого подхода могут быть высказаны разнообразные аргументы<sup>5</sup>: На одной стороне – доводы о необходимости поддержки отечественного производителя в трудные времена и неэтичности «заигрывания» с противоречивыми условиями договора страхования. На другой стороне окажутся соображения о недопустимости произвольного толкования нормы ст. 964 ГК РФ вопреки ее буквальному смыслу и сомнения в уместности предоставления, по сути, потребительского уровня защиты страхователям, которые по роду своей деятельности точно не относятся к потребителям. Кроме того, каждая из сторон, вероятно, будет ссылаться на те или иные экономические соображения, по которым взыскание страхового возмещения в такой ситуации абсолютно недопустимо или, напротив, решительно необходимо.

Конструктивным решением проблемы на будущее может быть повышение внимательности сторон при составлении и согласовании условий страхования, в частности касающихся военных рисков. Для страхователей за последнее время стала очевидной необходимость не только отдельного страхования военных рисков, но и серьезной работы по уточнению соответствующих условий.

Сложившаяся тенденция применения ст. 964 ГК РФ не запрещает страховщикам включать в условия страхования положения, которые очерчивают застрахованные и исключенные риски, при соблюдении следующих условий: а) такие положения конкретны и непротиворечивы; б) они явным образом согласованы страхователем, которому до этого разъяснили

возможность включения и исключения различных категорий рисков и влияние этого решения на размер страховой премии.

Развивая тезис о конкретности исключений из страхового покрытия, можно отметить, что последняя практика ВС РФ ставит под сомнение целесообразность применения такого критерия, как возбуждение уголовного дела по той или иной статье УК РФ, в качестве способа ограничения застрахованных и исключенных рисков. Как видно, на практике с этим способом связан ряд сложностей. Квалификация, даваемая тем или иным событиям при возбуждении уголовного дела, может оказаться непредсказуемой и для страхователя, и для страховщика. Это особенно актуально для споров по военным рискам, где подчас сходные события (повреждение имущества в результате обстрела, падения летательных аппаратов и т.п.) по-разному квалифицируются следственными органами.

Кроме того, состав уголовного правонарушения, очевидно, не совпадает с обстоятельствами, значимыми для гражданско-правового спора по страхованию, однако суды не всегда учитывают эту разницу. Страховщики, отвечающие за подготовку типовых правил, тоже не всегда аккуратно соотносят понятия уголовного права и прочие, частно-правовые условия договора страхования. Наконец, в некоторых делах просматриваются сомнения судов, связанные с тем, что квалификация, даваемая при возбуждении уголовного дела, является лишь предварительной<sup>6</sup>. Поэтому при описании застрахованных и исключенных рисков стоит крайне аккуратно ссылаться на те или иные статьи УК РФ. Возможно, сложившаяся в последнее время судебная практика подтолкнет страховые организации к тому, чтобы найти иные, более надежные способы разграничения этих рисков. ■

<sup>5</sup> Автор не может согласиться с некоторыми из этих соображений, но приводит их для полноты картины.

<sup>6</sup> См., напр., судебные акты по делу №А40-213520/2024.

## III. ARTICLES



**Anna Arkhipova,**

Associate Professor at the S. S. Alekseev Private Law Research Centre

# War-Risk Insurance: The Approach of the Supreme Court of the Russian Federation and Some Practical Recommendations

*It has become increasingly clear to policyholders of late that war risks need not only to be insured separately, but also to be specified far more precisely in insurance contracts. At the same time, the established trend in the application of Article 964 of the Russian Civil Code does not prohibit insurers from including clauses in insurance terms that define the scope of covered and excluded risks. An Associate Professor at the S.S. Alekseev Private Law Research Centre reflects on how insurance practices are changing as war risks increase.*

### The Approach of the Supreme Court of the Russian Federation

An insurer is not entitled to invoke Article 964 of the Russian Civil Code unless martial law has been declared. That was the position adopted by the Supreme Court a year ago in case No. A40-266406/2023.<sup>1</sup> There are several reasons why the

approach of the Russian Supreme Court gives rise to serious doubts.

To begin with, Article 964 of the Russian Civil Code is drafted in notably broad terms: it is not confined to a formally declared state of martial law and extends to military operations of any kind. Furthermore, widespread experience has been gained worldwide in the application of clauses that either exclude or cover war risks. Established practice demonstrates that formal criteria (such as a declaration of war, martial law, and the like) are not decisive. Instead, the courts consider the circumstances by analysing several factors: the nature of the hostile acts, the weapons used, the

<sup>1</sup> For a more detailed analysis of this case, see A.G. Arkhipova, "Do Hostilities Constitute Grounds for Releasing the Insurer from the Obligation to Pay Indemnity?," *Bulletin of Economic Justice of the Russian Federation* no. 9 (2025): 4–19.

nature of the forces engaged in the clashes, and the causes and objectives of the confrontation. By applying the listed criteria, military action (regardless of whether war has been declared) can be distinguished from an isolated terrorist act and other incidents. Consequently, this may prove pivotal in ensuring the correct application of specific clauses or statutory rules relating to war-risk insurance.

Unfortunately, in case No. A40-266406/2023, the Supreme Court relied on a single formal criterion rather than undertaking any detailed analysis, and the lower courts have since widely followed the same approach.<sup>2</sup>

At the same time, a further noteworthy trend comes to light, though it is implied rather than expressly articulated. The Supreme Court of the Russian Federation places particular emphasis on the internal coherence of insurance policy terms, which must clearly accord with the policyholder's reasonable expectations. Assuming that reading is correct, it would be possible to speak of a broader trend encompassing disputes over various aspects of insurance, such as war risks, gross negligence on the part of the policyholder,<sup>3</sup> and even the question of how particular events are characterised under criminal law.<sup>4</sup>

### What Measures to Take in Respect of War-Risk Insurance

As noted above, the recent shift in the practice of the Supreme Court of the Russian Federation towards insurance disputes may be driven by a commitment to ensuring that insurers adopt a more systematic and good-faith approach to drafting and negotiating insurance terms with policyholders, paying particular attention to complex and potentially disputed provisions of the insurance contract.

The Supreme Court of the Russian Federation is likewise critical of situations in which one document forming part of the insurance contract defines the insured risk broadly, while another defines it more narrowly; or where one clause states that a particular event is covered generally,

yet another introduces exceptions to that general rule. The same adverse response is prompted by the following practice: words used to describe the subject matter of the contract or the insured risks retain their ordinary meaning in one place, but are given a special meaning elsewhere in the policy.

Within such a framework, it is entirely sensible that if the terms of an insurance contract allow the same event to be qualified either as covered or as excluded, the court will, guided by the principle of *contra proferentem*, rule in favour of the former.

Pursuing the hypothesis that the Supreme Court of the Russian Federation's case law reflects a broader concern for internal consistency and for adherence to the policyholder's reasonable expectations, one may assume that, in relation to war-risk insurance, this approach also encompasses Article 964 of the Russian Civil Code. For many years, that provision was scarcely applied in practice, and its effect may well have been far from obvious to policyholders.

In effect, Article 964 of the Russian Civil Code implies an exclusion from insurance cover by default. That is to say, the events listed in the provision (nuclear explosion, military action, civil war, and so forth) are excluded from any insurance contract under Russian law unless the policy expressly states otherwise. This does not prohibit war-risk insurance itself, of course. Its rationale is different: war risks and other "catastrophic" risks involve a fundamentally different and inherently difficult-to-assess level of exposure, and should therefore be insured separately. A policyholder seeking cover for such risks must make an appropriate agreement to that effect (whether separately from standard cover or by way of an endorsement to it), and the insurer's assumption of that class of risk must be paid for by a separate premium. This interpretation follows not only from the wording of Article 964 of the Russian Civil Code, but is also consistent with international war-risk insurance practice.

Yet the judgments in the Lafid LLC case and in comparable disputes show that Russian courts approach the application of Article 964 of the Russian Civil Code somewhat differently. Where the exclusion of war risks may have come as a surprise to policyholders, the courts rely on a particular construction that narrows the provision's originally broad reach to cases of "formally declared martial law."

<sup>2</sup> See, for example, the Resolution of the Commercial Court of the Central District of February 26, 2025, in case No. A08-1464/2023, and the judicial acts in case No. A40-5617/2024

<sup>3</sup> See, for example, the judicial acts No. A72-17277/2022.

<sup>4</sup> See, for example, the judicial acts No. A40-215162/2021.

The merits of this approach can be contested on a number of grounds:<sup>5</sup> on one side are arguments about the need to support domestic producers in difficult times and the impropriety of insurers' playing fast and loose with inconsistent insurance terms. On the other are concerns about the inadmissibility of reading Article 964 of the Russian Civil Code in a manner that departs from its plain meaning, together with doubts as to the propriety of granting, in effect, consumer-level protection to policyholders who, by the nature of their business, are manifestly not consumers. Each side is also likely to invoke economic arguments as to why the recovery of insurance indemnity in such circumstances is either wholly impermissible or, alternatively, strongly warranted.

A constructive way forward may be for both parties to exercise greater care in drafting and agreeing insurance terms, particularly those concerning war risks. For policyholders, it has recently become clear that it is necessary not only to insure war risks separately, but also to undertake serious work to refine the relevant terms.

The emerging approach to the application of Article 964 of the Russian Civil Code does not preclude insurers from incorporating into policy terms provisions defining covered and excluded risks, subject to two conditions: (a) the provisions shall be specific and internally consistent; and (b) they must be expressly agreed with the policyholder, who has first been informed of the possibility of including or excluding different categories of risk and of the effect of that choice on the premium.

---

<sup>5</sup> Although the author disagrees with some of these considerations, they are included for the purpose of providing a comprehensive overview.

Pursuing the argument that exclusions from insurance cover must be specific, one may note that the Supreme Court of the Russian Federation's latest case law casts doubt on the appropriateness of relying on the initiation of criminal proceedings under a particular article of the Criminal Code as a means of distinguishing covered risks from excluded ones. Practice shows that this method gives rise to a number of difficulties. The characterisation assigned to an event when criminal proceedings are commenced may be unpredictable for both policyholder and insurer. This is particularly relevant in disputes over war risks, where broadly similar events (damage to property resulting from shelling, the crash of aircraft, and the like) may be classified differently by investigative bodies.

Moreover, the constituent elements of a criminal offence plainly do not coincide with the circumstances relevant to a civil insurance dispute, yet courts do not always take that distinction into account. Insurers responsible for drafting standard policy conditions likewise do not always align criminal-law concepts carefully with the other private-law terms of the insurance contract. Finally, some cases reveal judicial hesitation arising from the fact that the legal characterisation adopted at the stage of opening a criminal case is merely provisional.<sup>6</sup> References to particular articles of the Criminal Code in describing covered and excluded risks should therefore be made with the utmost caution. Recent case law may, perhaps, prompt insurers to devise other, more reliable means of distinguishing between those risks. ■

---

<sup>6</sup> See, for example, the judicial acts No. A40-213520/2024.



**Даниил Анисимов,**  
Практикующий юрист

# Дело о столкновении парохода «Олафь» и броненосца «Император Александр II»: пределы ответственности лоцмана

## 1. Фабула

14 июля 1887 года в Новом Адмиралтействе в Петербурге состоялся спуск на воду эскадренного броненосца «Император Александр II». Событие это было важным и радостным, поскольку «Император Александр II» был первым балтийским броненосцем, построенным за последние 15 лет.

После торжественной церемонии броненосец отбуксировали к стенке Балтийского завода, где продолжилась его достройка: монтаж котлов и двигателей, шлюпок, торпедных аппаратов, барбетных установок. 25 августа 1889 года «Император Александр II» вступил в свою первую кампанию и ушел в Константиновский дот в Кронштадте, а после встал на якорь на Большом Кронштадтском рейде.

Спустя год, 28 августа 1890 года, с броненосцем произошло событие, попавшее во все петербургские газеты: во время выборки левого якоря, дав малый ход и начав поворот влево, «Император Александр II» столкнулся с пароходом «Олафь», который, находясь на траверзе броненосца, внезапно повернул. Столкновение повлекло значительные повреждения правого борта броненосца, из-за чего он был вынужден

возвратиться в гавань для проведения ремонтных работ<sup>1</sup>.

Посчитав виновным в столкновении шкипера парохода «Олафь», Морское ведомство обратилось в Коммерческий суд Санкт-Петербурга с иском к шкиперу, а в случае его несостоятельности к датскому обществу «Карль» о взыскании убытков в сумме 3 410 рублей 85 копеек.

Коммерческий суд Санкт-Петербурга в удовлетворении иска отказал. Суд пришел к выводу, что пароход «Олафь» находился под управлением лоцмана, на коего и должна пасть вся ответственность за столкновение.

Морское ведомство не согласилось с решением и принесло на него жалобу, благодаря чему дело оказалось на рассмотрении Второго Общего Собрания Правительствующего Сената.

Правильно ли разрешил дело Коммерческий суд Санкт-Петербурга? Согласилось ли с решением Второе Общее Собрание Правительствующего Сената? И как дело было бы решено сегодня? Ответим по порядку.

<sup>1</sup> Арбузов В.В. Броненосец «Император Александр II». Санкт-Петербург. : Издание альманаха «Корабли и сражения». 1997. URL: [https://royallib.com/book/arbuzov\\_v/bronenosets\\_imperator\\_aleksandr\\_II.html?ysclid=mhxxdozjz7134275238](https://royallib.com/book/arbuzov_v/bronenosets_imperator_aleksandr_II.html?ysclid=mhxxdozjz7134275238) (дата обращения: 01.11.2025).

## 2. Историческое развитие регулирования частноправовой ответственности лоцмана перед третьими лицами в России

### 2.1. Развитие законодательства об ответственности лоцмана в XVIII в.

Издавна задачей лоцмана была проводка судов по фарватерам, особенности которых представляют опасность и могут быть не известны капитану судна. Этимология слова «лоцман» до конца не определена: в одних источниках может быть указано на происхождение от нидерландского «loodsman», в других – от немецкого «lotse», но везде за этим словом сокрыт обозначенный смысл.

Развитие института лоцманов в России началось сравнительно поздно и было вызвано ростом значения торгового мореплавания после выхода к Балтийскому, а после к Черному морям.

К примеру, упоминание статуса лоцмана можно обнаружить в Регламенте об управлении адмиралтейства и верфи 1722 года: *«капитан над штурманами должен фарватер, начав от Кроншлота, даже до Варивалдая, всегда в осмотрении иметь, и бакантоны ставить... Он же должен иметь довольное число лоцманов, во всех Российских пристанях в синус фикус, где сколько пристойно, для провожания кораблей, и ставления баканов, и в том всякое попечение иметь, и ответ давать»*<sup>2</sup>.

Долгое время регулирование деятельности лоцманов носило административный характер и не затрагивало вопросов их участия в сфере частноправовых отношений. В качестве первого подробного источника регулирования частноправовой ответственности лоцмана в России можно рассматривать Устав купеческого водохозяйства от 23 ноября 1781 года, в котором статус и ответственность лоцмана регулировались в главе II «Должность корабельщика или судов-

щика» и главе XIII «О крушении или гибели, о награде спасения и о лоцманах»<sup>3</sup>.

В частности, согласно статье 4 Устава купеческого водохозяйства: *«... с того же времени, как портовые или прибрежные проводники или лоцманы корабль или судно принимают на свой отчет, они за корабль или судно ответственуют до тех пор, пока корабль или судно станет в безопасном месте на рейд или в порт или пристани; и буде кораблю или судну учинится вред или ущерб или убыток, пока он на отчете портовых или прибрежных проводников или лоцманов, то корабельщик или судовщик право имеет просить о удовлетворении на них в их обществе, или у кого надлежит в той земле, в которой они суть: но буде корабельщик или судовщик или штурман учнет портовым или прибрежным проводником или лоцманам прекословить в чем касательно их должности, или не прибавит паруса, или не убавит паруса, или не будет держать корабль или судно так, как они прикажут, и они портовые или прибрежные проводники или лоцманы скажут корабельщику или судовщику, что в следствие такого то его прекословного поступка они сдают корабль или судно со своих рук, то корабельщик или судовщик сам останется под ответом или отчетом, буде от того его прекословного портовым или прибрежным проводникам или лоцманам поступка, кораблю или судну или грузу учинится вред или ущерб или убыток»*.

Столь обширная выдержка из Устава ясно отражает господствовавшее в российском праве XVIII века представление о полномочиях и пределах ответственности лоцмана в отношениях с судовладельцем. Лоцман (портовый или прибрежный) брал судно под свой отчет, в силу закона имел право давать указания об управлении судном в районе лоцманской проводки, *что касательно их должности*, но не имел возможности принуждения капитана и судовладельца к следованию своим указаниям. Однако несоблюдение его указаний позволяло лоцману *сдать корабль или судно со своих рук*, сняв с себя ответственность за проводку.

<sup>2</sup> Регламент о управлении адмиралтейства и верфи и о должностях коллегии Адмиралтейской, и прочих всех чинов при адмиралтействе обретающихся. / Напечатана повелением благочестивейшего государя Петра Великого императора и самодержца всероссийского. – [Санктпетербург] : В Санктпетербургской типографии, 1722. URL: <https://www.prlib.ru/item/361923> (дата обращения: 01.11.2025).

<sup>3</sup> Устав купеческого водохозяйства от 23 ноября 1781 г. // ПСЗ, Собрание первое: Т. XXI (С 1781 по 1783), №15176. Санкт-Петербург: Печатаю в Типографии II Отделения Собственной Его Императорского Величества Канцелярии, 1830. С. 336. URL: <https://www.prlib.ru/item/469604> (дата обращения: 01.11.2025).

Но заметим, что Устав предусматривает ответственность лоцмана именно за *корабль или судно* перед *корабельщиком или судовщиком*. При этом в главе XII «О аварии и приключении» об ответственности лоцмана за причинение вреда имущественным правам иных лиц, помимо корабельщика или судовщика, нет ни слова. Вместо этого в Уставе можно увидеть, что, например:

- «Штурман или кормчий правит на воде кораблем или судном» и «имеет повиноваться корабельщику или судовщику и точно и верно исполнять его приказания» (ст. 59 и ст. 60 Устава купеческого водоходства);
- «Буде корабль или судно А, от небрежения, или незнания, или упрямства корабельщика или судовщика, или корабельных или судовых служителей или водоходцев, сойдется с кораблем или судном Б, и от той свалки учинится ущерб или убыток кораблю или судну Б, или товару или грузу на нем наложенному, то корабельщик или судовые служители или водоходцы корабля или судна А, повинны платить по мере своей платы и соразмерно цене корабля или судна; хозяева же корабля или судна имеют доплатить остальную часть по тому же размеру» (ст. 263 Устава купеческого водоходства).

Изложенное свидетельствует о том, что корабельщик или судовщик в присутствии лоцмана не устранялись от управления судном, штурман или кормчий подчинялись исключительно корабельщику или судовщику, которые, более того, могли действовать вопреки указаниям лоцмана и несли ответственность за т. н. аварию взаимного вреда, по всей видимости, вне зависимости от передачи лоцману судна «на отчет».

## 2.2. Развитие законодательства об ответственности лоцмана в XIX в. – начале XX в.

XIX век ознаменован в российском праве значительным количеством реформ. Выделить среди них можно реформу торгового законодательства, которая воплотилась в издании Свода законов 1836 и 1842 годов, включавших «Учреждения и уставы торговые». С 1857 года торговые уставы состояли из пяти книг, затем были пере-

смотрены в 1887, 1893 и 1903 годах – в последнем случае сформировавшись в три книги.

Обратимся к последней редакции торгового законодательства как к кульминации правовой мысли в области морского законодательства XIX века, а именно к части 2 тома XI Устава торгового, изд. 1903 г.<sup>4</sup>:

- «Корабельщиком называется тот, кому вверяется управление корабля (ст. 175 и 182) за условленную плату или определенную часть выручаемой прибыли» (ст. 205);
- «Присутствие лоцмана на судне не освобождает шкипера или корабельщика от ответственности по управлению оным согласно указаниям лоцмана» (ст. 359);
- «Если шкипер или корабельщик, приняв на судно лоцмана, не будет следовать его указаниям или будет требовать вести судно, когда лоцман находит к тому препятствия, то последний имеет право отказаться, в присутствии третьего лица, от ответственности за последствия, но обязан и в этом случае сообщать, по требованию шкипера или корабельщика, все сведения, необходимые для безопасного плавания» (ст. 360);
- «Если столкновение судов последовало по вине одной из сторон, от несоблюдения установленных правил и мер предосторожности, или от недостатка искусства, от небрежения или упрямства корабельщика или шкипера, **лоцманов** (выделено авт.) или корабельных служителей, то виновная сторона обязана вознаградить за вред и убытки, причиненные столкновением тому или другому судну или людям и товарам, на них находящимся» (ст. 472).

Из процитированных положений видно, что за 122 года в рассматриваемой части были изме-

<sup>4</sup> Гессен Я.М. Устав торговый (т.XI ч.1, изд. 1903 г. по продолжениям 1906 и 1908 г.). С разъяснениями по решениям бывшего 4-го, Судебного, Гражданского кассационного департаментов и общих собраний Правительствующего сената и с прил. Гамбургских общих правил морского страхования и др. Санкт-Петербург, 1910. URL: [https://minfin.gov.ru/ru/document/?id\\_4=133309-gessen\\_ya.m.\\_ustav\\_torgovyi\\_t.x1\\_ch.1\\_izd.\\_1903\\_g.\\_po\\_prodozhnieniyam\\_1906\\_i\\_1908\\_g.\\_s\\_razyasneniyami\\_poreshnieniyam\\_byvshego\\_4-go\\_sudebnogo\\_grazhdanskogo\\_kassats](https://minfin.gov.ru/ru/document/?id_4=133309-gessen_ya.m._ustav_torgovyi_t.x1_ch.1_izd._1903_g._po_prodozhnieniyam_1906_i_1908_g._s_razyasneniyami_poreshnieniyam_byvshego_4-go_sudebnogo_grazhdanskogo_kassats) (дата обращения: 01.11.2025).

нены формулировки, но сущностно содержание правоотношений не изменилось: лоцман имеет право давать указания, которым шкипер или корабельщик может не следовать.

Прояснение положений законодательства выражено, например, тем, что было сформулировано правило об ответственности шкипера и корабельщика за управление судном в случае *присутствия лоцмана на судне*, а также, например, тем, что в отличие от Устава купеческого водохозяйства 1781 г. закон уже не позволяет лоцману *приказывать прибавить паруса* или *убавить паруса*, ограничив область контроля лоцмана.

Тем не менее актуальным для того времени остался вопрос о пределах ответственности судовладельца и капитана при прохождении судна в районе лоцманской проводки в присутствии лоцмана: *должны ли судовладелец или капитан нести ответственность за последствия, наступление которых находится в зоне компетенции лоцмана?* Это и стало причиной рассмотрения анализируемого дела Вторым Общим Собранием Правительствующего Сената, позиция которого будет приведена позднее.

Профессор Шершеневич Г.Ф. на поставленный вопрос отвечал довольно просто: лоцман отвечает за то, *где судно должно идти*, а капитан за то, *как оно пройдет по этому пути: «если судно наскочит на мель – это вина лоцмана, если судно при неудачных поворотах наваливается на другое судно – это вина капитана»*, поскольку *«закон продолжает считать капитана даже в присутствии лоцмана ответственным за управление судном»*<sup>5</sup>.

Аналогичной позиции придерживался и проф. Лаврентьев Д.К.: *«Капитан – ответственное лицо за все управление кораблем; присутствие лоцмана на корабле не устраняет всецело этой ответственности, а только уменьшает ее: лоцман отвечает за безопасность и направление указанного им пути (мели, глубины и пр.), а капитан – за управление судном по этому пути (столкновение на поворот с другим кораблем)»*<sup>6</sup>.

Лаконичность этой формулы, тем не менее, не обеспечила ее поддержку у Коммерческого суда Санкт-Петербурга, а обнаружить релевант-

ные ясные положения в Уставе торговом 1903 г. вряд ли удастся.

### 2.3. Развитие законодательства об ответственности лоцмана в XX в.

Следующий значимый для исследования источник права – Кодекс торгового мореплавания СССР 1929 г.<sup>7</sup>

Кардинальная смена экономической парадигмы, умаление значения частной собственности и проникновение тщательного государственного управления почти во все хозяйственные процессы, казалось бы, должны было изменить вектор развития морского законодательства.

Но применительно к частноправовой ответственности лоцмана изменения эти коснулись скорее оформления правоотношений, чем их содержания, что отражено в КТМ СССР 1929 г. и приложении V к нему:

- *«Присутствие лоцмана на судне не снимает с капитана ответственности по управлению судном»* (п. 19 приложения);
- *«В случае, если капитан, приняв на судно лоцмана, не будет следовать его указаниям или потребует вести судно, когда лоцман находит к тому препятствия, последний имеет право в присутствии третьего лица отказаться от ответственности за последствия. Лоцман и в этом случае сообщает по требованию капитана все сведения, необходимые для безопасности плавания»* (п. 22 приложения);
- *«Если столкновение вызвано неправильными действиями или упущениями одного из судов, убытки возмещаются той стороной, по чьей вине произошло столкновение»* (ст. 157);
- *«Ответственность, установленная ст.ст. 156–159, имеет место также и в том случае, когда столкновение произошло по вине лоцмана (Приложения V и VI к настоящему Кодексу), хотя бы пользование услугами последнего было обязательно»* (ст. 159);
- *«За аварии, причиненные по вине государственных морских лоцманов, отвечает го-*

<sup>5</sup> Шершеневич Г.Ф. Курс торгового права. Т. III: Вексельное право. Морское право. М.: «Статут», 2003. С. 233.

<sup>6</sup> Лаврентьев Д.К. Торговое право, вексельное и морское: Крат. курс для учащихся и самообразования / Д.К. Лаврентьев. М.: Из-во И.Д. Сытина, 1913. VIII. С. 220.

<sup>7</sup> Кодекс Торгового мореплавания СССР 1929 г. URL: <https://docs.historyrussia.org/ru/nodes/376990-postanovlenie-tsentralnogo-ispolnitelnogo-komiteta-i-sovetanarodnyh-komissarov-kodeks-torgovogo-moreplavaniya-soyuza-ssr-14-iyunya-1929-g?ysclid=mhxyldx-1te333465330> (дата обращения: 01.11.2025).

сударство, с тем, однако, что эта ответственность ограничивается размерами аварийных фондов по отдельным морям» (п. 8 приложения).

Почти все приведенные положения повторяют ранее существовавшее регулирование об ответственности капитана за управление судном, о праве лоцмана отказаться от ответственности в определенном случае, об ответственности судовладельца в случае аварии взаимного вреда, даже **«когда столкновение произошло по вине лоцмана»** (выделено авт.).

За процитированной формулировкой статьи 159 скрывается подход законодателя к пониманию содержания правоотношений, возникающих по поводу лоцманской проводки: действия лоцмана могут стать причиной столкновения судов. Иными словами, эта формулировка позволяет предположить, что лоцман обладает исключительной компетенцией, которая находится вне зоны ответственности капитана судна и, соответственно, судовладельца.

Последнее приведенное положение (пункт 8 приложения) при буквальном толковании выбивается из общей концепции регулирования. Однако практика правоприменения свидетельствует о том, что это правило регулировало ответственность лоцмана перед судовладельцем, а не перед третьими лицами.

В качестве примера применения процитированных положений обратимся к делу о столкновении парохода «Соборг» и плашкоутов № 3 и № 82, рассмотренному Морской арбитражной комиссией при Всесоюзной торговой палате<sup>8</sup>.

Согласно тексту решения Комиссии в процессе рассмотрения дела представитель судовладельца парохода «Соборг» ходатайствовал о привлечении к участию в деле Северного пароходства в качестве третьего лица на стороне ответчика. Ходатайство было мотивировано тем, что судовладелец парохода не может нести ответственность за навал на плашкоуты, поскольку в этот момент пароход находился под проводкой Архангельского торгового порта.

Со ссылкой на статью 157 КТМ СССР 1929 г. и статью 5 Конвенции от 23.09.1910 Комиссия

отказала в удовлетворении ходатайства, разъяснив: **«даже если бы и было установлено, что причиной столкновения были неправильные действия лоцмана»** (выделено авт.), **то и в этом случае перед Экспортлесом ответственность несет исключительно владелец парохода «Соборг», и для суждения как о наличии этой ответственности, так и о ее размерах не имеет никакого значения вопрос о правильности или неправильности действий лоцмана».**

Из приведенной цитаты прослеживается, что не только законодатель, но и правоприменитель исходил из того, что действия лоцмана могут стать причиной столкновения судов, а равно причиной возникновения убытков у третьих лиц.

Следующий источник права, к анализу которого можно обратиться, – Кодекс торгового мореплавания СССР 1968 г.<sup>9</sup> Однако содержание положений этого источника приводить нет необходимости, поскольку они в анализируемой части повторяют Кодекс 1929 г.

Неизменность регулирования подтверждается и практикой правоприменения, например решением Морской арбитражной комиссии при Торгово-промышленной палате СССР по делу о столкновении теплохода «Иван Кулибин» Латвийского морского пароходства и БМРТ-0319 «Рудольф Блауманис» Рижской базы тралового и рефрижераторного флота<sup>10</sup>.

Согласно тексту решения Комиссии столкновение произошло на внешнем рейде порта Вентспилс: «Рудольф Блауманис» при заходе в порт ударил форштевнем в правый борт «Ивана Кулибина», ожидавшего в этот момент постановки на бункеровку.

В процессе рассмотрения дела Рижская база заявила о готовности возместить 50% убытков, поскольку, по ее мнению, вторую часть должен был возместить Вентспилский морской торговый порт, лоцман которого осуществлял в момент столкновения проводку БМРТ-0319 «Рудольф Блауманис».

Комиссия решила не рассматривать вопрос о вине лоцмана и взыскала убытки с Рижской базы в полном объеме, поскольку: **«в соответ-**

<sup>8</sup> Сборник решений Морской арбитражной комиссии при Всесоюзной торговой палате за 1934 и 1935 гг., выпуск второй, подготовлен и отредактирован П.П. Виноградовым и С.Т. Деминым. Москва, Ленинград: Внешторгиздат, 1936 г. С. 246.

<sup>9</sup> Кодекс торгового мореплавания Союза ССР (утв. Указом Президиума ВС СССР от 17.09.1968). Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

<sup>10</sup> Из практики Морской арбитражной комиссии при Торгово-промышленной палате Российской Федерации. 1987–2005 годы / под. ред. С.Н. Лебедева, А.И. Лободы, Д.Б. Филимонова. М.: Статут, 2009. С. 43.

стии со ст. 258 КТМ СССР судовладелец отвечает за убытки, вызванные столкновением, и в том случае, **когда столкновение произошло по вине лоцмана** (выделено авт.)».

#### 2.4. Развитие законодательства в части ответственности лоцмана в XXI в.

В настоящее время центральным нормативно-правовым актом, регулирующим частноправовую ответственность лоцмана, является Кодекс торгового мореплавания 1999 года, в котором содержатся следующие релевантные нормы<sup>11</sup>:

- «В целях безопасности плавания судна капитан судна и внешний капитан полностью автономного судна следуют разумным рекомендациям лоцмана и не вмешиваются в его работу без достаточных на то оснований» (ст. 96);
- «Присутствие на судне лоцмана не устраняет ответственность капитана судна за управление судном. При наличии достаточных оснований для сомнений в правильности рекомендаций лоцмана капитан судна вправе в целях безопасного плавания судна отказаться от услуг данного лоцмана. В случае, если лоцманская проводка судна является обязательной, капитан судна должен потребовать заменить лоцмана» (ст. 102);
- «Организация, работником которой является лоцман, осуществлявший лоцманскую проводку судна, несет ответственность за убытки, причиненные судну в результате ненадлежащей лоцманской проводки судна по вине лоцмана» (ст. 103);
- «Организация, работником которой является лоцман, осуществляющий лоцманскую проводку судна, не несет ответственность перед третьими лицами за убытки, причиненные в результате ненадлежащей лоцманской проводки судна» (ст. 105);
- «Ответственность, установленная статьями 312 и 313 настоящего Кодекса, наступает и в случае, если столкновение судов произошло по вине лоцмана, если даже лоцманская проводка была обязательной» (ст. 314).

Современные положения привнесли еще больше ясности в регулирование частноправовой ответственности лоцмана: появилось прямое указание на то, что лоцман и организация, работником которой он является, не несут ответственность перед третьими лицами (ст. 105), что указания лоцмана носят рекомендательный характер (ст. 96), тогда как управление судном всецело находится в области контроля капитана судна (ст. 102).

Иными словами, на данный момент лоцман рассматривается в качестве советника капитана, в связи с чем любая ошибка лоцмана – это ошибка капитана, а ответственность за эту ошибку лоцманская организация несет только перед судовладельцем по договору оказания лоцманских услуг<sup>12</sup>. Эта концепция нашла поддержку и в современной, хоть и не многочисленной, практике судов.

К примеру, можно обратить внимание на постановление Арбитражного суда Северо-Западного округа от 20.06.2014 по делу № А56-32342/2013, которым было изменено постановление суда апелляционной инстанции, признавшего лоцмана ответственным за управление судном. «Присутствие на судне лоцмана не устраняет ответственности капитана судна за его управление и, как следствие, ответственности судовладельца за убытки, причиненные неправильными действиями одного из судов», – разъяснил суд кассационной инстанции.

Аналогично в постановлении Арбитражного суда Северо-Кавказского округа от 13.07.2015 по делу № А32-303/2014 отражено, что: «передоверие капитаном управления судном лоцману Ильченко А.И. не исключает ответственность судовладельца».

Тем не менее и в действующем КТМ РФ сохранилась формулировка о том, что вероятен случай, когда «столкновение судов произошло по вине лоцмана» (ст. 314). Эта формулировка актуализирует вопрос о пределах ответственности лоцмана перед третьими лицами и вопрос о концептуальной основе несения судовладельцем ответственности за действия лоцмана.

<sup>11</sup> «Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации» от 30.04.1999 № 81-ФЗ (ред. от 24.06.2025). Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

<sup>12</sup> Марьянкова Н.В. Судебная практика применения норм Кодекса торгового мореплавания Российской Федерации / Н.В. Марьянкова // Арбитражные споры. 2015. № 2 (70). URL: <https://arbspor.ru/articles/1076/> (дата обращения: 01.11.2025).

### 3. Цивилистический анализ современных положений об ответственности лоцмана применительно к рассматриваемому делу

Рассуждения об ответственности судовладельца за причинение убытков от столкновения судов, *если столкновение судов произошло по вине лоцмана*, следует начать с природы правоотношений между лоцманом и судовладельцем, после чего последовательно выявить концепцию возложения ответственности именно на судовладельца.

#### 3.1. Основание правоотношений между лоцманом и судовладельцем

КТМ РФ предусматривает два вида лоцманской проводки: обязательная (ст. 90) и необязательная (ст. 91), именуемая по-другому факультативной. Оба вида проводки предполагают уплату судовладельцем лоцманского сбора, размер которого определяется уполномоченным государственным органом (ст. 106).

Анализируя эти положения, проф. Витрянский В.В. пришел к выводу, что правоотношения, складывающиеся между судовладельцем и лоцманской организацией в лице лоцмана, носят договорный характер и опосредуют возмездное оказание услуг лоцманской проводки<sup>13</sup>.

Несколькими годами позже к аналогичному выводу пришел и Иванов Г.В. в диссертации на соискание степени кандидата юридических наук: лоцманская проводка осуществляется на основании договора об оказании специфических услуг<sup>14</sup>.

При этом ни проф. Витрянский В.В., ни Иванов Г.В. не поставили под сомнение то, что между судовладельцем и лоцманской организацией

складываются именно договорные правоотношения.

Однако несложно заметить, что не только размер лоцманского сбора, но и все иные элементы договора с лоцманом, помимо разве что сторон договора и организационных условий, определены императивно.

Так, права и обязанности лоцмана предусмотрены КТМ РФ и Положением о морских лоцманах<sup>15</sup> и не могут быть изменены волей сторон договора. Равным образом урегулированы права и обязанности капитана судна во взаимоотношениях с лоцманом. Аналогично императивно урегулированы пределы ответственности лоцмана и лоцманской организации.

Иными словами, область регулирования, которая остается в руках судовладельца и лоцманской организации, ограничена организационными условиями: они могут определить время проводки, конкретное судно, подлежащее проводке, пункт назначения и тому подобное.

Статья 2 ГК РФ предусматривает, что гражданско-правовыми отношениями, к которым относятся и договорные отношения, являются имущественные и неимущественные отношения, основанные на равенстве, автономии воли и имущественной самостоятельности участников.

Проявлением автономии воли является принцип свободы договора, подразумевающий, с одной стороны, свободу определения условий договора, а с другой стороны, свободу заключения договора, как пишет об этом проф. Сарбаш С.В.<sup>16</sup>

В представленных выше положениях прослеживается, что автономия воли лоцманской организации и судовладельца существенно ограничена в вопросах определения условий договора лоцманской проводки. При этом в вопросе заключения договора применительно к обязательной лоцманской проводке свобода договора ограничена как в отношении судовладельца, так и в отношении лоцманской организации.

<sup>13</sup> Брагинский М.И., Витрянский В.В. Договорное право. Книга четвертая: Договоры о перевозке, буксировке, транспортной экспедиции и иных услугах в сфере транспорта. М.: Статут, 2011. С. 747.

<sup>14</sup> Иванов, Г.В. Особенности правового регулирования лоцманской проводки судов как договора оказания возмездных услуг : специальность 12.00.03 «Гражданское право; семейное право; предпринимательское право; международное частное право» : диссертация на соискание ученой степени кандидата юридических наук / Иванов Георгий Владимирович ; научный руководитель Н.М. Коршунов ; Московская академия экономики и права. Москва, 2006. С. 75.

<sup>15</sup> Приказ Минтранса России от 06.11.2020 № 462 «Об утверждении Положения о морских лоцманах» (Зарегистрировано в Минюсте России 23.12.2020 № 61744). Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

<sup>16</sup> Основные положения гражданского права : постатейный комментарий к статьям 1–16.1 Гражданского кодекса Российской Федерации [Электронное издание. Редакция 1.0] / А.В. Асосков, В.В. Байбак, Р.С. Бевзенко [и др.] ; отв. ред. А. Г. Карапетов. Москва : М-Логос, 2020. С. 84.

Изложенное позволяет поставить под сомнение договорную природу анализируемых отношений. Императивность регулирования значительной части этих отношений объясняется тем, что в действительности в силу статей 86, 92 КТМ РФ лоцман выполняет публичную функцию по обеспечению безопасности торгового мореплавания.

В этой связи довольно спорно относить правоотношения между лоцманской организацией и судовладельцем к договорным. Однако для целей настоящей работы практическую ценность представляет именно выявленная двойственность природы отношений лоцманской организации и судовладельца.

### 3.2. Морское судно как источник повышенной опасности

Использование морского судна в силу пункта 1 статьи 1079 ГК РФ представляет собой источник повышенной опасности.

Закон раскрывает категорию «источник повышенной опасности» скудно, путем перечисления примеров, тогда как постановление Пленума Верховного Суда РФ от 26.01.2010 № 1 предоставляет более содержательные ориентиры: «по смыслу статьи 1079 ГК РФ, источником повышенной опасности следует признать любую деятельность, осуществление которой создает повышенную вероятность причинения вреда из-за невозможности полного контроля за ней со стороны человека» (пункт 18)<sup>17</sup>.

В частности, в рассматриваемом случае невозможность полного контроля над ходом парохода «Олаф» иллюстрируется тем, что даже при всем желании капитан парохода не смог бы моментально остановить многотонную машину, несущуюся навстречу броненосцу «Император Александр II».

Эта квалификация предопределяет два последствия: ответственность за причинение вреда, вызванного источником повышенной опасности, несет его владелец; ответственность не наступает в случае, если вред возник вследствие непреодолимой силы или умысла потерпевшего.

<sup>17</sup> Постановление Пленума Верховного Суда РФ от 26.01.2010 № 1 «О применении судами гражданского законодательства, регулирующего отношения по обязательствам вследствие причинения вреда жизни или здоровью гражданина». Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

Логика этого подхода в том, что право образует систему распределения рисков, как отмечал проф. Магазинер Я.М.<sup>18</sup>, а владелец источника повышенной опасности несет риск ответственности за причинение вреда, поскольку «сознательно избрал тот вариант поведения, за нежелательные последствия которого он несет ответственность, хотя его вины нет», как отмечал проф. Братусь С.Н.<sup>19</sup>

Однако к рассматриваемому случаю в силу абзаца 2 пункта 3 статьи 1079 ГК РФ специальные положения пункта 1 статьи 1079 ГК РФ не могли бы быть применены, поскольку вред броненосцу «Император Александр II» был причинен в результате взаимодействия источников повышенной опасности: оба судна находились в эксплуатации.

### 3.3. Выявление концепции распределения ответственности между судовладельцем и лоцманом по российскому праву

Неприменимость п. 1 ст. 1079 ГК РФ означает, что обязанность по возмещению вреда подлжет возложению на причинителя вреда с учетом его вины (ст. 1064 ГК РФ). Соответствующее регулирование приведено и в статье 312 КТМ РФ: убытки несет то судно, по чьей вине произошло столкновение.

Следовательно, ключевой вопрос заключается в том, кто является причинителем вреда, вызванного столкновением парохода и броненосца?

Гипотетически, учитывая состав участников правоотношений, можно предположить три варианта ответа на этот вопрос:

- причинителем вреда является общество, работником которого является лоцман (ст. 87 КТМ РФ, ст. 1068 ГК РФ);
- причинителем вреда является судовладелец, работником которого является капитан судна (ст. 52, ст. 57 КТМ РФ, ст. 1068 ГК РФ);
- общество, работником которого является лоцман, и судовладелец, работником которого является капитан, несут ответственность солидарно (ст. 1080 ГК РФ).

<sup>18</sup> Магазинер Я.М. Избранные труды по общей теории права / отв. ред. А.К. Кравцов. Санкт-Петербург: Юридический центр Пресс, 2006. С. 165.

<sup>19</sup> Братусь С.Н. Юридическая ответственность и законность. Москва, 1976. С. 181–182.

С точки зрения гражданского права (без учета положений ст. 105, ст. 314 КТМ РФ и других) выбор одного из этих вариантов зависит от того, чье противоправное поведение стало причиной столкновения судов: лоцмана либо капитана судна.

Однако действующее законодательство (ст. 105 и ст. 314 КТМ РФ) дает вполне однозначный ответ на этот вопрос. Если бы дело о столкновении парохода «Олаф» и броненосца «Император Александр II» рассматривалось в наши дни, то ответ бы сводился к тому, что:

– причинителем вреда является судовладелец, работником которого является капитан судна (ст. 52, ст. 57 КТМ РФ, ст. 1068 ГК РФ).

Догматически возложение ответственности на судовладельца в лице капитана судна предполагает необходимость установления того, что судно не выбывало из-под контроля судовладельца (анализ пределов полномочий лоцмана и капитана судна) и что судовладелец в лице капитана не утрачивал фактическую возможность управлять судном (анализ компетенции лоцмана и капитана судна).

### 3.3.1. Эволюция пределов полномочий лоцмана

Вопрос о пределах полномочий лоцмана восходит к принципиальной проблеме «*a divisum imperium*» – конкуренции полномочий, которая может привести к путанице и множеству бед. В связи с этим согласно известной максиме «На одном корабле двух капитанов не бывает» законодатель был обязан определить единственное лицо, управляющее судном в процессе лоцманской проводки.

Проведенный ранее анализ эволюции российского законодательства в области регулирования лоцманской деятельности показывает, что обязанности лоцмана все более и более отделялись от оперативного управления судном.

Так, если положения Устава купеческого водохозяйства от 23 ноября 1781 года о праве лоцмана давать приказы капитану судна о *том, в чем касательно их должности, или прибавить паруса, или убавить паруса, или держать корабль или судно так, как они прикажут*, еще позволяют предположить контроль лоцмана над судном, то позднейшие источники права не оставляют этому тезису аргументов:

- 1) начиная с XVIII века и в советский период, неисполнение капитаном судна указаний лоцмана позволяло лоцману заявить об отказе от ответственности;
- 2) аналогично, начиная с XVIII века, закон не предоставлял лоцману каких-либо механизмов принуждения капитана к следованию указаниям лоцмана;
- 3) начиная с XIX века и позднее, проанализированные акты содержат правило о том, что присутствие лоцмана не снимает ответственности по управлению судном с капитана;
- 4) наиболее выраженные изменения в этой части последовали именно в Кодексе торгового мореплавания РФ, согласно которому даже терминологически *указания* лоцмана стали *рекомендациями*.

Квинтэссенцией этих положений является правило о том, что деликтная ответственность судовладельца наступает и в том случае, если столкновение судов произошло по вине лоцмана (си. 472 части 2 тома XI Устава торгового 1903 г., ст. 159 КТМ СССР 1929 г., ст. 258 КТМ СССР 1968 г., ст. 314 КТМ РФ).

Исходя из изложенного, управление судном в процессе лоцманской проводки не входит в трудовые (служебные, должностные) обязанности лоцмана и остается в сфере контроля капитана судна. Этому вторит и буквальное толкование положений КТМ РФ, согласно которому судовладелец несет ответственность за столкновение даже по вине лоцмана. Однако последнее вызывает терминологическую путаницу, что будет отмечено далее.

### 3.3.2. Разграничение компетенции лоцмана и капитана судна

Второй этап рассуждений в этой части вызван необходимостью согласования положений КТМ РФ и ГК РФ: если в статье 314 КТМ РФ законодатель исходит из того, что столкновение судов может произойти *по вине лоцмана*, даже если лоцманская проводка была обязательной (ст. 90 КТМ РФ), то на чем концептуально основана ответственность судовладельца за действия лоцмана перед третьими лицами (ст. 105 и ст. 314 КТМ РФ)? И может ли столкновение произойти по вине лоцмана, если предполагается, что судно не выбывает из-под управления капитана?

Для ответа на эти вопросы необходимо разграничить компетенцию капитана судна и лоцмана.

В частности, в ст. 96 КТМ РФ изложено, что капитан судна обязан следовать *разумным рекомендациям* лоцмана и не имеет права вмешиваться в работу лоцмана без *достаточных* на то оснований. Из представленного выше анализа развития морского законодательства следует, что эти формулировки появились в действующем КТМ РФ.

Приведенные положения содержат две оценочные категории: разумность и достаточность, что предполагает наличие субъекта оценки. Субъектом оценки разумности рекомендаций лоцмана и достаточности оснований для вмешательства в работу лоцмана является капитан судна. Иными словами, это означает, что капитан судна должен обладать знаниями, которые бы обеспечивали реальную возможность этой оценки. В связи с этим обратимся к регулированию в части требований к компетенции капитана судна и лоцмана.

### 3.3.2.1. Компетенция лоцмана

В силу статьи 87 КТМ РФ лоцманскую проводку осуществляют лоцманы, имеющие выданные капитанами морских портов лоцманские удостоверения о праве лоцманской проводки судов в определенных районах.

Согласно пункту 2 Положения о морских лоцманах<sup>20</sup> лоцман должен обладать необходимыми знаниями и умениями, предусмотренными профессиональным стандартом.

Согласно профессиональному стандарту «Лоцман» лоцман обязан среди прочего<sup>21</sup>:

- информировать капитана судна о навигационно-гидрографических и гидрометеорологических условиях предстоящего плавания, состоянии судоходства, наличии на пути следования опасностей и особенностей, о характеристиках средств навигационного оборудования и навигационных ориентиров;
- знать границы и лоцийное описание района лоцманской проводки, особенности района лоцманской проводки судов, оказывающие влияние на безопасность плавания судов.

<sup>20</sup> Приказ Минтранса России от 06.11.2020 № 462 «Об утверждении Положения о морских лоцманах» (Зарегистрировано в Минюсте России 23.12.2020 № 61744). Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

<sup>21</sup> Приказ Минтруда России от 13.10.2017 № 728н «Об утверждении профессионального стандарта «Лоцман»» (Зарегистрировано в Минюсте России 01.11.2017 № 48766). Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

### 3.3.2.2. Компетенция капитана судна

В силу статьи 54 КТМ РФ к занятию должностей членов экипажа судна допускаются лица, имеющие дипломы и квалификационные свидетельства, установленные положением о дипломировании членов экипажей судов, утвержденным федеральным органом исполнительной власти в области транспорта.

Положение о дипломировании членов экипажей морских судов утверждено приказом Минтранса России от 08.11.2021 № 378<sup>22</sup>. Анализ этого положения свидетельствует о том, что обретение статуса капитана судна подразумевает прохождение длительного образовательного и карьерного пути.

Среди прочего предполагается, что лицо, претендующее на получение диплома капитана морского судна, должно получить профессиональное образование в области судовождения, затем получить диплом вахтенного помощника капитана и/или старшего помощника капитана, накопить соответствующий стаж работы на судне и так далее.

Из образовательного стандарта по специальности 26.05.05 «Судовождение»<sup>23</sup> и профессионального стандарта «Судоводитель»<sup>24</sup> следует, что капитан судна обязан уметь пользоваться картами и пособиями, такими как лоции, таблицы приливов, извещения мореплавателям, навигационные предупреждения, передаваемые по радио, использовать функции электронной картографической навигационно-информационной системы для обзора и планирования рейса, пользоваться навигационными приборами, техническими средствами судовождения, ап-

<sup>22</sup> Приказ Минтранса России от 08.11.2021 № 378 «Об утверждении Положения о дипломировании членов экипажей морских судов» (Зарегистрировано в Минюсте России 30.11.2021 № 66102). Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

<sup>23</sup> Приказ Минобрнауки России от 15.03.2018 № 191 (ред. от 27.02.2023) «Об утверждении федерального государственного образовательного стандарта высшего образования - специалитет по специальности 26.05.05 Судовождение» (Зарегистрировано в Минюсте России 05.04.2018 № 50652). Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

<sup>24</sup> Приказ Минтруда России от 29.11.2019 N 745н «Об утверждении профессионального стандарта «Судоводитель»» (Зарегистрировано в Минюсте России 02.06.2020 N 58540). Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

паратурой спутниковых навигационных систем и так далее.

В совокупности с тем, что капитан судна, как правило, обладает значительным опытом в мореплавании, а также в совокупности с современным уровнем технического и картографического развития компетенция капитана судна предполагает его способность самостоятельно преодолевать районы лоцманской проводки.

Этим и объясняется способность капитана судна оценивать *разумность* рекомендаций лоцмана и *достаточность* оснований для вмешательства в работу лоцмана.

### 3.3.2.3. Необходимость обязательной лоцманской проводки

С учетом изложенного возникает закономерный вопрос о том, сохраняется ли в настоящее время необходимость обязательной лоцманской проводки.

Ответ на этот вопрос основан не столько на объеме компетенции лоцмана, сколько на необходимости предотвращения негативного влияния человеческого фактора. Лоцман, обладающий знаниями, необходимыми для безопасного мореплавания в конкретном районе, являющийся носителем местного языка и местной культуры, физически присутствуя на судне, способен сгладить влияние человеческого фактора.

Эта логика прослеживается и в последних изменениях КТМ РФ, согласно которым лоцман рассматривается в качестве советника капитана судна, может давать капитану судна рекомендации и не может настаивать на их соблюдении.

### 3.3.3. Концепция распределения ответственности между судовладельцем и лоцманом по российскому праву

С учетом изложенного предлагаемая концепция распределения ответственности между судовладельцем и лоцманом основана на том, что капитан в любой момент времени даже в присутствии лоцмана несет ответственность за управление судном и имеет фактическую возможность управления судном даже в районе обязательной лоцманской проводки.

В связи с этим согласование положений КТМ РФ и ГК РФ в части ответственности судовладельца перед третьими лицами в силу ста-

ти 314 КТМ РФ предполагает, что вина лоцмана в столкновении судов исключена.

Этот подход соответствует превалирующей позиции о том, что лоцман выступает советником капитана судна.

### 3.4. Концепция распределения ответственности между судовладельцем и лоцманом по английскому праву

#### 3.4.1. Изложение концепции распределения ответственности между судовладельцем и лоцманом по английскому праву

Схожесть правового регулирования отношений по поводу лоцманской проводки в России и Соединенном Королевстве позволяет провести сравнительный анализ концепции пределов ответственности лоцмана перед третьими лицами по английскому праву.

M. Tsimplis и R. Shaw, рассматривая вопрос об ответственности лоцмана в случае, если судно потерпело ущерб или причинило вред, находясь под обязательной лоцманской проводкой, гипотетически предположили, что ответственность могла бы быть возложена не на судовладельца, а на орган, навязывающий судовладельцу лоцмана<sup>25</sup>.

До 1913 года английское право именно так отвечало на поставленный вопрос: ответственность судовладельца исключалась. Так, в общем праве применялась максима *respondeat superior*, когда лоцманская проводка была добровольной, поскольку лоцман был выбран судовладельцем или от его имени, и между ним и лоцманом существовали договорные отношения. Если же лоцманская проводка была обязательной, то таких отношений не существовало, и по этой причине судовладелец не нес ответственности за действия лоцмана.

O.A. de Castro Jr и C.L. Pasold отметили, что это правило приводило к большой несправедливости по отношению к пострадавшим лицам, которые не могли получить компенсацию за ущерб от судовладельца, что послужило причиной изменения правил<sup>26</sup>.

<sup>25</sup> Baatz, I. *Maritime law* / Y. Baatz. 3rd edition. London : Informa Law from Routledge, 2014. P. 274.

<sup>26</sup> The IMLI manual on international maritime law: in 2 volumes. Volume II : Shipping Law / edited by David

Изменения последовали с принятием Закона о лоцманской проводке в 1913 году (Pilotage Act 1913), согласно статье 15(1) которого предполагалось, что судовладелец несет ответственность за любой ущерб или убытки, возникшие в момент, когда судно находилось под обязательной лоцманской проводкой, как если бы лоцманская проводка не была обязательной<sup>27</sup>.

Аналогичные положения в настоящее время отражены в разделе 16 Закона о лоцманской проводке 1987 года (Pilotage Act 1987): тот факт, что судно ходит в районе и в условиях, в которых для него обязательна лоцманская проводка, не влияет на ответственность владельца или капитана судна за любой ущерб или убытки, причиненные судном или способом его управления<sup>28</sup>.

При этом следует заметить, что согласно статье 31(1): «лоцман» в тексте закона означает любое лицо, не принадлежащее экипажу судна, которое осуществляет управление судном<sup>29</sup>. Под управлением судном понимается не просто помощь в управлении, а именно управление судном / определение курса судна<sup>30</sup>.

С учетом исторического контекста в виде статьи 15(1) Закона о лоцманской проводке 1913 года, статья 16 Закона о лоцманской проводке 1987 года была признана налагающей ответственность за неосторожность лоцмана, чьи услуги являются обязательными, на судовладельца в отношении претензий третьих лиц и рассматривающей лоцмана как служащего судовладельца во всех отношениях, даже если это касается ущерба, понесенного судовладельцем<sup>31</sup>.

Иными словами, английское право предлагает возлагать на судовладельца ответственность за действия лоцмана, как если бы лоцман был служащим судовладельца. Это связано с тем, что лоцман рассматривается не в качестве советника капитана судна, а в качестве лица, которому управление судном передается. Как выразились O.A. de Castro Jr и C.L. Pasold: судовладельцу при-

ходится принимать компетенцию, опыт и знания лоцмана за чистую монету<sup>32</sup>.

### 3.4.2. Анализ возможности применения этой концепции в российском праве

Английское право в качестве концепции предлагает правило, которое в российском праве рассматривалось бы в качестве исключения из статьи 1064 ГК РФ, согласно которой лицо, причинившее вред, обязано в полном объеме возместить его.

Это исключение воплощено в принципе «Qui facit per alium facit per se» – тот, кто действует через другого, считается действующим сам, что нашло отражение в статьях 402, 403 и 1068 ГК РФ.

Смысл этого принципа заключается в том, что возложение должником исполнения обязательства на третье лицо, не может освободить должника от ответственности за исполнение этого обязательства (п. 3 ст. 308 ГК РФ).

Применение этой концепции в российском праве может быть затруднительно по нескольким причинам.

#### 3.4.2.1. Вынужденность привлечения лоцмана ставит под сомнение возможность применения принципа «Qui facit per alium facit per se»

Первое затруднение заключается в том, что в случае если судовладелец обязан обратиться к услугам лоцмана, а неисполнение этой обязанности влечет наказание, то применение принципа «Qui facit per alium facit per se» ограничено тем, что судовладелец добровольно не возлагал на лоцмана каких-либо обязанностей: присутствие лоцмана на судне является вынужденным.

Хотя в то же время согласно российскому праву капитан судна вправе потребовать заменить лоцмана при наличии достаточных оснований сомневаться в правильности рекомендаций лоцмана (абз. 2 ч. 1 ст. 102 КТМ РФ) и даже может приобрести право осуществлять плавание в районах обязательной лоцманской проводки судов без лоцмана (ч. 1 ст. 90 КТМ РФ).

Тем не менее, в отличие от английского права, согласно КТМ РФ лоцман является советником капитана судна, не принимает на себя управление судном, а его действия не могут повлечь

Joseph Attard [et al.]. Oxford : Oxford University Press, 2016. P. 432.

<sup>27</sup> Maritime law. Ibid. P. 274.

<sup>28</sup> Ibid. P. 275.

<sup>29</sup> Pilotage Act 1987. URL: <https://www.legislation.gov.uk/ukpga/1987/21/contents> (accessed: 01.11.2025).

<sup>30</sup> Shipping Law. Ibid. 426.

<sup>31</sup> Maritime law. Ibid. P. 275.

<sup>32</sup> Shipping Law. Ibid. P. 431.

причинение ущерба третьим лицам, поскольку окончательные решения в области управления судном должен принимать капитан судна. Следовательно, возложение обязанностей в целом не имеет места.

#### *3.4.2.2. Лоцман не является работником судовладельца по российскому праву, что препятствовало бы применению статьи 1068 ГК РФ*

Второе затруднение заключается в том, что в силу статьи 1068 ГК РФ в случае деликта вменение лицу ответственности, в отличие от статьи 403 ГК РФ, допускается только за действия тех третьих лиц, которые являются его работниками.

Английское право, как изложено выше, рассматривает лоцмана в качестве служащего судовладельца, даже если лоцманская проводка является обязательной. В российском праве подобное правило отсутствует.

Более того, российское право не предполагает передачу управления судном лоцману.

#### *3.4.2.3. Обязанность, которую выполняет лоцман в районе обязательной лоцманской проводки, следует из закона*

Третье затруднение связано с тем, что, как было показано выше, как минимум в районе обязательной лоцманской проводки лоцман действует на основании закона, выполняя публичную функцию по обеспечению безопасности мореплавания.

Согласование частноправовых и публичных начал в отношениях между лоцманской организацией и судовладельцем требует тщательного обоснования тезиса о том, что лоцман мог бы рассматриваться в качестве служащего судовладельца.

#### *3.4.2.4. Итог анализа возможности применения концепции из английского права*

Приведенные выше затруднения показывают, что применение выработанной в английском праве концепции, подразумевающей лоцмана в качестве служащего судовладельца, невозможно.

Ключевым препятствием к этому является то, что действующее российское право восприни-

мает лоцмана в качестве советника, которому управление судном не передается.

### **3.5. Применительно к рассматриваемому случаю по современному российскому праву ответственность за столкновение парохода «Олаф» и броненосца «Император Александр II» подлежит возложению на судовладельца**

Возвращаясь к изначальному вопросу о том, как дело о столкновении парохода «Олаф» и броненосца «Император Александр II» было бы разрешено сегодня, следует заключить, что ответственность за столкновение в любом случае подлежала бы распределению на судовладельца.

## **4. Позиция Второго Общего Собрания Правительствующего Сената**

Теперь настало время обратиться к решению, которое приняло Второе Общее Собрание Правительствующего Сената.

Собрание не согласилось с позицией Коммерческого суда Санкт-Петербурга и признало иск Морского ведомства обоснованным дословно в связи со следующим:

*«В силу ст. 216 и 218 Устава Торгового управления кораблем вверяется корабельщику или шкиперу. Законодательство обязывает корабельщика брать проводника или лоцмана везде, где закон, обычай или нужная предосторожность того требует (ст. 245 Уст. Торг.), под страхом гражданской (ст. 246 Уст. Торг.) и уголовной (ст. 1242 Улож. о нак.) ответственности.*

*Возлагая на корабельщика обязанность сообщаться с наставлениями лоцмана, принимающего судно на свою ответственность (ст. 247 Уст. Торг.), законодательство вместе с тем предусматривает, чего именно должны касаться эти обязательные для шкипера указания лоцмана и каковы пределы ответственности того и другого за несчастные последствия плавания.*

*Так, в силу ст. 320 и ст. 321 Уст. Торг. с того самого времени, как прибрежные или портовые лоцманы принимают корабль на свой отчет, они ответственны за всякий могущий последовать по вине их вред, ущерб или убыток до тех пор, пока корабль станет в безопасном месте, в порту или пристани.*

Пределы ответственности объективированы двумя правилами: лоцман несет ответственность на случай, если корабль набежит на камень, или на мель, или на берег (ст. 1255 Улож. о Нак.), но если это произойдет по причине того, что корабельщик не предоставил или предоставил лоцману ложные сведения об осадке, длине, ширине и вместимости корабля, то ответственность возлагается на корабельщика.

Содержание этих постановлений свидетельствуют о том, что от лоцмана требуется лишь основательное знание местных фарватеров и течений, а равно других особенностей, могущих иметь влияние на успешность плавания.

Деятельность лоцмана заключается не в управлении судном в собственном смысле, не в замене собою шкипера, а лишь в проводе судна по фарватеру, как это прямо указано в ст. 14 Полож. о лоцм. Сообразно этому, не устраняя шкипера от управления судном, а являясь лишь авторитетным указателем пути, по которому судно должно следовать в пределах местного фарватера, особенности которого могут быть не известны шкиперу, лоцман обязан только указывать шкиперу особенности данного водного пространства и предупреждать его о таких из них, которые могут представлять собой опасность при следовании судна.

И поскольку под особенностями местного фарватера может быть подразумеваемо лишь то, что находится скрытым под водою и для глаза невидимо (мели, камни и т.п. – ст. 321 Уст. Торг., ст. 1255 Улож. о Нак.), то и из указаний лоцмана обязательными для шкипера и лежащими в полной ответственности лоцмана могут быть только те, которые обуславливаются особенностями фарватера.

Что же касается опасностей, которые заключаются не в особенностях фарватера, а значит не требуют специальных знаний лоцмана, то в зону ответственности лоцмана они уже входить не могут. Избежание таких опасностей является исключительной обязанностью шкипера, на котором и в присутствии лоцмана лежит самостоятельное управление судном (ст. 62 Пол. о лоцм.), который как раз осведомлен об особенностях своего судна.

Следовательно, лоцман отвечает только и единственно за несчастные последствия, происшедшие от опасностей самого фарватера, а ответственность же за всякое несча-

стье, не зависящее от особенностей фарватера (в частности, столкновение судна с другим), лежит всецело на шкипере.

С учетом этих правил, а также с учетом того, что столкновение судов произошло не из-за особенностей фарватера, а из-за нарушения шкипером Юргенсоном правил о скорости и минимальном расстоянии между судами, Второе Общее Собрание Правительствующего Сената находит, что ответственность за столкновение судов должна быть всецело возложена на шкипера Юргенсона – решение СПб. Ком. Суда отменено, иск Морского Ведомства признан обоснованным<sup>33</sup>.

Приведенная позиция предлагает еще одну модель распределения ответственности, о которой писали и проф. Шершеневич Г.Ф., и проф. Лаврентьев Д.К.: капитан судна отвечает за то, как судно пройдет в районе лоцманской проводки, а лоцман отвечает за то, где оно пройдет.

В нынешней российской правовой действительности эта модель неприменима: действующее законодательство рассматривает лоцмана в качестве советника капитана судна, а не в качестве лица, которому передается часть полномочий капитана судна. Следует отметить, что эта модель довольно дискуссионна, поскольку возвращает к упомянутой ранее проблеме «a divisum imperium».

## 5. Заключение

Российское законодательство в унисон международным правилам ограничивает ответственность лоцмана, предусматривая, что ответственность за управление судном в любой момент времени лежит на капитане.

При этом концептуальное основание решения об ограничении ответственности лоцмана по российскому праву покоится на том, что лоцман рассматривается в качестве советника капи-

<sup>33</sup> Гребнер, В.Ф. Практика 4-го департамента и Второго общего собрания Правительствующего Сената по торговым делам 1889–1896 гг. / составил В. Гребнер состоящий за Ober-Прокурорским столом в 4-м Д-те Прав. Сената. Приказчики. Агент. Комиссия. Фирма. Товарищество. Артели. Договор. Купля-продажа и поставка. Наем помещений. Контокуррент и счет «on call». Банкирские операции. Морская перевозка. Лоцмана. Страхование. Авария. Спасение при кораблекрушении. Пограничная стража. Диспаша. – Санкт-Петербург: Тип. М.М. Стасюлевича, 1896–1897, 1896. – XIV, 368, С. 356.

тана судна, а управление судном лоцману не передается, в связи с чем нет необходимости вводить фикцию того, что лоцман является работником судовладельца.

Это решение стало итогом длительного развития российского морского права в части отношений по поводу лоцманской проводки. Проявилось это развитие, например, в том, что приказы лоцмана со временем стали именоваться указаниями, а в настоящее время именуется рекомендациями. Одновременно с изменением формулировок изменился и подход к юридическому статусу лоцмана: сужение пределов его полномочий закономерно привело и к ограничению его ответственности.

В связи с изложенным в настоящее время итоговое решение Второго Общего Собрания Правительствующего Сената оказалось бы верным, хотя его мотивировка противоречила бы тексту закона. ■



**Daniil Anisimov,**  
Practising lawyer

# The Collision of the Steamship *Olaf* and the Ironclad *Emperor Alexander II*: Defining the Limits of a Pilot’s Liability

## 1. Factual Background

On 14 July 1887, the squadron ironclad *Emperor Alexander II* was launched at the New Admiralty in St Petersburg. It was an occasion of both significance and celebration, since the *Emperor Alexander II* was the first Baltic ironclad to be constructed in fifteen years.

Following the solemn ceremony, the ironclad was towed to the Baltic Shipyard quay, where fitting-out continued, including the installation of boilers and engines, boats, torpedo tubes, and barbette mountings. On 25 August 1889, the *Emperor Alexander II* entered service for the first time and moved to the Konstantinovsky dock at Kronstadt, later anchoring in the Greater Kronstadt Roads.

A year later, on 28 August 1890, the ironclad became the subject of an incident reported throughout the St Petersburg press. As she was weighing her port anchor, making slow way and turning to port, the *Emperor Alexander II* collided with the steamship *Olaf*, which unexpectedly altered course while abeam of the ironclad. The collision resulted in substantial damage to the

ironclad’s starboard side, and she was compelled to return to harbour for repairs.<sup>1</sup>

Taking the view that the collision was the fault of the master of the steamship *Olaf*, the Ministry of the Navy filed a claim with the St Petersburg Commercial Court against the master and, should he prove insolvent, against the Danish company Karl, seeking damages in the amount of RUB 3,410.85.

The Commercial Court of St Petersburg dismissed the claim. The court concluded that the steamship *Olaf* was under the control of the pilot, who should bear full responsibility for the collision.

Dissatisfied with the ruling, the Ministry of the Navy lodged an appeal, thereby bringing the case before the Second General Assembly of the Governing Senate.

Did the Commercial Court of St Petersburg rule correctly? Did the Second General Assembly of the Governing Senate uphold that position? And how

<sup>1</sup> V.V. Arbuzov, *The Ironclad Emperor Alexander II* (St. Petersburg: Ships and Battles, 1997), accessed November 1, 2025, [https://royallib.com/book/arbuzov\\_v/bronenosets\\_imperator\\_aleksandr\\_II.html](https://royallib.com/book/arbuzov_v/bronenosets_imperator_aleksandr_II.html).

would the case be resolved today? Let us consider each question in turn.

## 2. The Evolution of the Regulation of a Pilot's Private-Law Liability to Third Parties in Russia

### 2.1. The Development of Legislation on a Pilot's Liability in the Eighteenth Century

A pilot is a professional whose role is to guide vessels along fairways whose particular features may pose a danger and be unfamiliar to the master of the vessel. The etymology of the word *lotsman* (pilot) in Russian is not entirely clear: some sources indicate that it derives from the Dutch *loodsman*, while others suggest the German *lotse*, although the term bears the same meaning in either case.

The institution of maritime pilots developed in Russia comparatively late, driven by the growing significance of commercial shipping after Russia gained access first to the Baltic and later to the Black Sea.

For instance, mention of the pilot's status may be found in the 1722 Regulations on the Administration of the Admiralty and the Shipyard: *"The master over the navigators shall keep the fairway, from Kronshlot even unto Varivaldai, ever in his keeping, and shall set beacon marks ... He shall likewise have a sufficient number of pilots in all the Russian harbours, where and in such number as may be fitting, for the conducting of ships and the setting of beacons, and therein shall have all care and make answer therefor."*<sup>2</sup>

*For a long time, the regulation of pilots' activities was administrative in nature and did not address their participation in private-law relations. The first detailed Russian source governing a pilot's private-law liability may be regarded as the Merchant Shipping Charter of 23 November 1781, in which the pilot's status and liability were set out in Chapter II, "The Duties of the Owner of a Ship or Other Vessel," and Chapter XIII, "On Shipwreck or Loss, Salvage Reward, and Pilots."*<sup>3</sup>

*In particular, according to Article 4 of the Merchant Shipping Charter: "... from the time when port or coastal guides, or pilots, take charge of a ship or vessel, they shall be responsible for it until the ship or vessel has reached a safe anchorage, port, or harbour; and if any harm, damage, or loss is caused to the ship or vessel while it remains under the charge of the said port or coastal guides or pilots, a master of the ship or vessel shall be entitled to seek satisfaction from them through their association, or from the proper authority in the land where they are. But if the master of that ship or vessel, or the navigator, should oppose the port or coastal guides or pilots in any matter relating to their duty, or should fail to make or shorten sail, or fail to keep the ship or vessel as directed by them, and the said port or coastal guides or pilots should declare to the master of the ship or vessel that, by reason of such conduct on his part, they relinquish charge of the ship or vessel, then the master of the ship or vessel shall himself remain liable if, by reason of such opposition to the port or coastal guides or pilots, any harm, damage, or loss is caused to the ship or vessel or cargo."*

This substantial extract from the Charter clearly captures the eighteenth-century Russian legal understanding of the pilot's authority and of the limits of his liability vis-à-vis the shipowner. The pilot (port or coastal) took the vessel under his charge and, by law, was entitled to give directions regarding its navigation within the pilotage area, so far as such directions fell *within the scope of their duties*. They could not, however, compel the master or the shipowner to obey those directions; instead, he was entitled to *relinquish charge of the ship or vessel*, thereby freeing himself from liability for the conduct of the pilotage.

It is worth noting, however, that the Charter addresses the pilot's liability only in respect of the *ship or vessel* and only as against the *master of the ship or vessel*. Chapter XII, "On Casualty and Accident," is entirely silent on the pilot's liability for damage to the property rights of third parties other than the master of the ship or vessel. Instead, the Charter makes clear, for example, that:

- *"The navigator or helmsman steers the ship or vessel upon the water" and "shall obey the master of the ship and vessel and carry out his orders accurately and faithfully" (Arts. 59 and 60 of the Merchant Shipping Charter);*

<sup>2</sup> *Regulations on the Administration of the Admiralty and the Shipyard, and on the Offices of the Admiralty College and All Other Ranks Attached to the Admiralty* ([St Petersburg]: St Petersburg Printing House, 1722), accessed November 1, 2025, <https://www.prlib.ru/item/361923>.

<sup>3</sup> "Merchant Shipping Charter," November 23, 1781, in *Complete Collection of Laws of the Russian Empire*, 1st ser., vol. 21 (1781–1783), no. 15176 (St. Petersburg: Printing House of the Second Section of His Imperial Majesty's Own Chancel-

ery, 1830), 336, accessed November 1, 2025, <https://www.prlib.ru/item/469604>.

- “Should ship or vessel A, by reason of the negligence, ignorance, or obstinacy of the master of the ship or vessel, or of the ship’s or vessel’s servants or mariners, come together with ship or vessel B, and from such collision there be caused damage or loss to ship or vessel B, or to the goods or cargo laden thereon, then the shipmaster or the servants or mariners of ship or vessel A shall be bound to pay according to the measure of their wages and proportionately to the value of the ship or vessel; and the owners of the ship or vessel shall pay the remaining part in the same proportion” (Art. 263 of the Merchant Shipping Charter).
- “A shipmaster is the person entrusted with the management of a ship (Articles 175 and 182) for an agreed remuneration or a specified share of the profits earned” (Art. 205);
- “The presence of a pilot on board does not relieve the skipper or shipmaster of responsibility for navigating the vessel in accordance with the pilot’s directions” (Art. 359);
- “Where the skipper or shipmaster, having taken a pilot on board, fails to comply with the pilot’s directions or demands that the vessel proceed where the pilot considers obstacles to exist, the latter shall be entitled, in the presence of a third person, to disclaim responsibility for the consequences, but shall, even in such case, be obliged, at the request of the skipper or shipmaster, to furnish all information necessary for safe navigation” (Art. 360);
- “If a collision between vessels occurs through the fault of one of the parties, whether by reason of non-compliance with the established rules and precautions, or by reason of lack of skill, negligence, or obstinacy on the part of the shipmaster or skipper, **the pilots** [emphasis added], or the ship’s crew, the party at fault shall be bound to compensate for the damage and loss caused by the collision to either vessel, or to the persons and goods on board” (Art. 472).

The above suggests that the master of the ship or vessel was not deprived of control over the vessel in the presence of a pilot, the navigator or helmsman remained subject exclusively to the master of the ship or vessel, who could, moreover, act contrary to the pilot’s directions and remained liable for so-called average arising from mutual damage, seemingly regardless of whether the vessel had been placed under the pilot’s “charge.”

## 2.2. The Development of Legislation on a Pilot’s Liability in the Nineteenth and Early Twentieth Centuries

The nineteenth century was a period of significant reform in Russian law. Of particular importance among them was the reform of commercial legislation, embodied in the publication of the Codes of Laws of 1836 and 1842, which included the “Commercial Institutions and Statutes.” From 1857, the commercial statutes were arranged in five books, before being revised in 1887, 1893 and 1903, the last revision consolidating them into three books.

Let us turn to the final revision of the commercial legislation as the pinnacle of nineteenth-century legal thought in the field of maritime law, namely Part 2 of Volume XI of the Commercial Code, 1903 edition:<sup>4</sup>

<sup>4</sup> Ia. M. Gessen, *Commercial Code* (vol. 11, pt. 1; 1903 ed., with supplements for 1906 and 1908), with explanations based on the decisions of the former Fourth, Judicial, and Civil Cassation Departments and the joint sessions of the Governing Senate, and with appendices including the Hamburg General Rules of Marine Insurance and others (St. Petersburg, 1910), accessed November 1, 2025, [https://minfin.gov.ru/ru/document/?id\\_4=133309-gessen\\_ya.m.\\_ustav\\_torgovyi\\_t.x1\\_ch.1\\_izd.\\_1903\\_g.\\_po\\_prodlzheniyam\\_1906\\_i\\_1908\\_g...s\\_razyasneniyami\\_poresheni-](https://minfin.gov.ru/ru/document/?id_4=133309-gessen_ya.m._ustav_torgovyi_t.x1_ch.1_izd._1903_g._po_prodlzheniyam_1906_i_1908_g...s_razyasneniyami_poresheni-)

Although the wording changed over 122 years, the quoted provisions demonstrate that the substance of the legal relationship in this respect remained unaffected: the pilot is entitled to give directions, but the skipper or shipmaster is not obliged to follow them.

The legislation was clarified, for instance, by the introduction of a rule making the skipper and the shipowner responsible for the handling of the vessel even *where a pilot was on board*, and also in the fact that, unlike the Merchant Shipping Charter of 1781, the law no longer allowed the pilot to *order sail to be made or shortened*, thus limiting the scope of the pilot’s authority.

Even so, the period still faced a live question as to the extent of the shipowner’s and the master’s liability when a vessel was navigating in pilotage waters with a pilot on board: *were the shipowner or the master to bear liability for consequences attributable to matters lying within the pilot’s*

yam\_byvshego\_4-go\_sudebnogo\_grazhdanskogo\_kasats.

competence? It was precisely this question that gave rise to the consideration of the present case by the Second General Assembly of the Governing Senate, whose position will be examined below.

Professor G. F. Shershenevich gave a fairly simple answer to this question: the pilot is responsible for deciding *where* the vessel should go, whereas the master is responsible for *how* she is taken along that route: “If the vessel goes aground, the pilot is at fault; if, through faulty manoeuvring, the vessel collides with another vessel, the master is at fault,” since “the law continues to hold the master responsible for the management of the vessel even in the presence of a pilot.”<sup>5</sup>

Professor D. K. Lavrentiev held a similar position: “The master is the person responsible for the overall navigation of the vessel; the presence of a pilot on board does not entirely displace that responsibility, but merely qualifies it: the pilot is responsible for the safety of the route he indicates and for its direction (shoals, depths, and the like), while the master is responsible for navigating the vessel along that route (collision with another ship when turning).”<sup>6</sup>

For all its brevity, this formulation found no favour with the St Petersburg Commercial Court, and the 1903 Commercial Code offers scarcely any clear or relevant provisions on the point.

### 2.3. The Development of Legislation on a Pilot’s Liability in the Twentieth Century

The next legal source of particular significance for this study is the 1929 USSR Merchant Shipping Code.<sup>7</sup>

The radical shift in the economic paradigm, the diminished importance of private property, and the intrusion of meticulous state control into almost every sphere of economic activity might, at first sight, have been expected to alter the course of maritime legislation.

But as regards the pilot’s private-law liability, these changes affected the legal form of the

relationship rather than its substance, as reflected in the 1929 USSR Merchant Shipping Code and Appendix V thereto:

- “The presence of a pilot on board does not relieve the master of responsibility for the navigation of the vessel” (Appendix V, para. 19);
- “Should the master, having received a pilot on board, fail to act in accordance with the latter’s directions, or require the vessel to be navigated when the pilot considers that impediments exist, the latter shall be entitled, in the presence of a third person, to renounce responsibility for the consequences. In such a case as well, the pilot shall, at the master’s request, communicate all information necessary for the safety of navigation” (Appendix V, para. 22);
- “If the collision was caused by the wrongful acts or omissions of one of the vessels, the loss shall be borne by the party at fault” (Art. 157);
- “The liability provided for in arts. 156–159 shall likewise arise where the collision occurred through the fault of a pilot (Appendices V and VI to this Code), notwithstanding that recourse to the latter’s services was compulsory” (Art. 159);
- “Liability for casualties caused through the fault of state maritime pilots shall rest with the State, subject, however, to the limitation that such liability shall extend only to the amounts of the casualty funds for the individual seas” (Appendix V, para. 8).

Almost all the above provisions repeat the previously existing regulations on the shipmaster’s responsibility for the managing of the ship, on the pilot’s right in certain circumstances to disclaim responsibility, and the shipowner’s liability in the event of a collision causing mutual damage, even “**where the collision occurred through the fault of the pilot** [emphasis added].”

The quoted wording of Article 159 conceals a broader legislative approach to the substance of the legal relations arising from pilotage: the pilot’s actions may be the cause of a collision between vessels. Put differently, the wording suggests that the pilot is vested with an exclusive competence that falls outside the scope of the master’s responsibility and, accordingly, the shipowner’s liability.

The last provision quoted (para. 8 of the Appendix), when interpreted literally, falls outside the general concept of regulation. The case law,

<sup>5</sup> G. F. Shershenevich, *Course of Commercial Law*, vol. 3, *Bill of Exchange Law. Maritime Law* (Moscow: Statut, 2003), 233.

<sup>6</sup> D. K. Lavrentiev, *Commercial, Bill of Exchange, and Maritime Law: A Short Course for Students and Independent Study* (Moscow: I. D. Sytin Publishing House, 1913), 220.

<sup>7</sup> *Merchant Shipping Code of the USSR (1929)* accessed November 1, 2025, <https://docs.historyrussia.org/ru/nodes/376990-postanovlenie-tsentralnogo-ispolnitelno-govovogo-i-soveta-narodnyh-komissarov-kodeks-torgovogo-moreplavaniya-soyuzna-ssr-14-iyunya-1929-g>.

however, indicates that this rule governed the pilot's liability as against the shipowner, rather than as against third parties

An illustration of the application of the above provisions may be found in the case concerning the collision between the steamship *Sørborg* and barges Nos. 3 and 82, heard by the Maritime Arbitration Commission at the All-Union Chamber of Commerce.<sup>8</sup>

According to the Commission's award, during the proceedings counsel for the owner of the steamship *Sørborg* applied to have the Northern Steamship Company joined to the case as a third party on the defendant's side. The motion was justified on the basis that the shipowner could not be held liable for the collision with the barges, because at that moment the steamship was under the pilotage of the Port of Arkhangelsk.

Referring to Article 157 of the 1929 USSR Merchant Shipping Code and Article 5 of the Convention of 23 September 1910, the Commission dismissed the motion, explaining that: "even had it been established **that the collision resulted from the pilot's improper acts** [emphasis added], liability to *Eksportles* would in that case still rest exclusively with the owner of the steamship *Sørborg*, and, for the purpose both of determining whether such liability exists and of assessing its extent, the question whether the pilot's conduct was proper or improper is of no significance whatever."

The quote above implies that not only the legislator but also the law enforcement authorities proceeded on the assumption that a pilot's acts might cause not only a collision between vessels, but also loss to third parties.

The next source of law to which reference may be made is the 1968 USSR Merchant Shipping Code.<sup>9</sup> There is, however, no need to reproduce its provisions, as, in the part relevant to the present analysis, they repeat those of the 1929 Code.

The fact that the regulation remained unchanged is also borne out by practice, for example by the award of the Maritime Arbitration Commission at the USSR Chamber of Commerce and Industry in the case concerning the collision

between the motor vessel *Ivan Kulibin* of the Latvian Shipping Company and BMRT-0319 *Rudolf Blaumanis* of the Riga Trawler and Refrigerated Fleet Base.<sup>10</sup>

According to the text of the Commission's judgment, the collision occurred in the outer roads of the port of Ventspils: as she was entering the port, *Rudolf Blaumanis* struck the starboard side of *Ivan Kulibin* with her stem, the latter being at the time awaiting bunkering.

In the course of the proceedings, the Riga Base stated that it was prepared to compensate 50 per cent of the loss, on the view that the remaining half should be borne by the Ventspils Commercial Sea Port, whose pilot was conducting BMRT-0319 (large freezer fishing trawler) *Rudolf Blaumanis* at the time of the collision.

The Commission refrained from considering the issue of the pilot's fault and recovered the loss from the Riga Base in full, reasoning that: "pursuant to Article 258 of the USSR Merchant Shipping Code, the shipowner is liable for loss caused by a collision even **where the collision occurred through the fault of the pilot** [emphasis added]."

#### 2.4. The Development of Legislation on a Pilot's Liability in the Twenty-First Century

The 1999 Merchant Shipping Code now constitutes the principal legislative instrument governing the pilot's private-law liability and contains the following relevant provisions:<sup>11</sup>

- "For the purposes of the safe navigation of the ship, the master of the ship and the external master of a fully autonomous ship shall follow the reasonable recommendations of the pilot and shall not interfere with his work without sufficient grounds" (Art. 96);
- "The presence of a pilot aboard a ship shall not absolve the shipmaster's responsibility for the management of the ship. In the presence of sufficient grounds for doubts about the pilot's recommendations, the shipmaster shall have the

<sup>8</sup> P.P. Vinogradov and S. T. Demin, eds., *Collection of Awards of the Maritime Arbitration Commission at the All-Union Chamber of Commerce for 1934 and 1935*, 2nd issue (Moscow and Leningrad: Vneshtorgizdat, 1936), 246.

<sup>9</sup> *Merchant Shipping Code of the USSR* (approved by Decree of the Presidium of the Supreme Soviet of the USSR, September 17, 1968), accessed via ConsultantPlus.

<sup>10</sup> S.N. Lebedev, A.I. Loboda, and D.B. Filimonov, eds., *From the Practice of the Maritime Arbitration Commission at the Chamber of Commerce and Industry of the Russian Federation, 1987–2005* (Moscow: Statut, 2009), 43.

<sup>11</sup> *Merchant Shipping Code of the Russian Federation*, Federal Law no. 81-FZ of April 30, 1999, as amended June 24, 2025, accessed via ConsultantPlus.

*right to renounce the services of this pilot to ensure the safe management of the ship. If pilotage is compulsory, the shipmaster shall demand that the pilot should be replaced” (Art. 102);*

- *“The organisation employing the pilot who carried out the vessel’s pilotage shall bear liability for loss caused to the vessel as a result of improper pilotage through the fault of the pilot” (Art. 103);*
- *“The organisation employing the pilot who carried out the vessel’s pilotage shall not bear liability to third parties for losses caused as a result of improper pilotage” (Art. 105);*
- *“The liability established by Articles 312 and 313 of this Code shall also fall due in case if the collision of ships took place through the fault of the pilot, even if pilotage was compulsory” (Art. 314).*

The contemporary provisions lend even greater clarity to the regulation of the pilot’s private-law liability: they expressly provide that neither the pilot nor the organisation employing him is liable to third parties (Art. 105), that the pilot’s recommendations are advisory only (Art. 96), and that control of the vessel rests entirely with the master (Art. 102).

In other words, the current position treats the pilot as an adviser to the master, so that any mistake by the pilot is imputed to the master. At the same time, the pilotage organisation incurs liability for that mistake only vis-à-vis the shipowner under the contract for pilotage services.<sup>12</sup> This concept has likewise been endorsed in contemporary, albeit limited, judicial practice.

For example, reference can be made to the ruling of the Commercial Court of the North-Western District of 20 June 2014 in case No. A56-32342/2013, which amended the ruling of the court of appeal, which had held the pilot responsible for the management of the ship. *“The presence of a pilot on board does not displace the master’s responsibility for the navigation of the vessel and, accordingly, the shipowner’s liability for loss caused by the wrongful acts of one of the vessels,”* the court of cassation explained.

Similarly, the ruling of the Commercial Court of the North Caucasus District dated 13 July 2015 in case No. A32-303/2014 states that: *“the*

*master’s entrusting of the vessel’s navigation to pilot A.I. Ilchenko does not relieve the shipowner of liability.”*

Yet the current Russian Merchant Shipping Code still contains the wording contemplating the possibility that *“the collision between vessels occurred through the fault of the pilot”* (Art. 314). That wording revives the question of the limits of the pilot’s liability to third parties, as well as the conceptual basis on which the shipowner bears liability for the pilot’s acts.

### 3. Civil Law Analysis of Current Provisions on a Pilot’s Liability as Applied to the Case in Question

The question of the shipowner’s liability for loss resulting from a collision between vessels, where the collision was caused by the pilot’s fault, should be approached by first examining the nature of the legal relationship between the pilot and the shipowner, and then tracing, step by step, the conceptual basis on which liability is placed specifically on the shipowner.

#### 3.1. The Foundations of the Legal Relationship Between the Pilot and the Shipowner

The Russian Merchant Shipping Code recognises two forms of pilotage: compulsory pilotage (Art. 90) and non-compulsory pilotage (Art. 91), otherwise termed optional pilotage. In either case, the shipowner is required to pay a pilotage due, the amount of which is determined by the competent state authority (Art. 106).

Analysing these provisions, Professor V.V. Vitryansky concluded that the legal relationship arising between the shipowner and the pilotage organisation, acting through the pilot, is contractual in nature and mediates the provision of pilotage services for remuneration.<sup>13</sup>

A few years later, G.V. Ivanov likewise concluded in his Candidate of Sciences dissertation in law that pilotage is effected on the basis of a contract for the provision of specialised services.<sup>14</sup>

<sup>12</sup> N.V. Mariankova, “Judicial Practice in the Application of the Provisions of the Code of Merchant Shipping of the Russian Federation,” *Arbitrazhnye spory* 2, no. 70 (2015), accessed November 1, 2025, <https://arbspor.ru/articles/1076/>.

<sup>13</sup> M. I. Braginskii and V. V. Vitrianskii, *Contract Law*, bk. 4, *Contracts for Carriage, Towing, Freight Forwarding, and Other Services in the Field of Transport* (Moscow: Statut, 2011), 747.

<sup>14</sup> G.V. Ivanov, “Specific Features of the Legal Regulation of Vessel Pilotage as a Contract for Services,” specialty 12.00.03, “Civil Law; Family Law; Entrepreneurial Law; Pri-

At the same time, neither Professor V.V. Vitryansky nor G. V. Ivanov called into question the contractual nature of the legal relationship between the shipowner and the pilotage organisation.

Yet it is plain that not only the amount of the pilotage due, but virtually all the other elements of the contract with the pilot as well, apart perhaps from the parties to the contract and certain organisational conditions, are imperatively defined.

Thus, the pilot's rights and duties are laid down by the Russian Merchant Shipping Code and the Regulations on Maritime Pilots,<sup>15</sup> and cannot be altered by the will of the parties to the contract. The rights and duties of the master in his dealings with the pilot are regulated in the same way. Likewise, the limits of the liability of the pilot and the pilotage organisation are prescribed in mandatory terms.

In other words, what remains for the shipowner and the pilotage organisation to regulate is limited to matters of organisation: they may settle the time of pilotage, the particular vessel to be piloted, the destination, and the like.

Article 2 of the Russian Civil Code provides that civil-law relations, including contractual relations, comprise property and non-property relations based on the equality, autonomy of will, and property autonomy of the participants.

Professor S.V. Sarbash notes that the principle of freedom of contract constitutes a manifestation of the autonomy of will, involving, first, freedom to define the terms of the contract and, secondly, freedom to conclude it.<sup>16</sup>

The provisions set out above make clear that the autonomy of will of both the pilotage organisation and the shipowner is substantially limited when it comes to determining the terms of the pilotage contract. At the same time, as regards the conclusion of a contract in cases of compulsory pilotage, freedom of contract is limited for both the shipowner and the pilotage organisation.

The foregoing seriously calls into question the contractual nature of the relationship under examination. The mandatory regulation of much of that relationship reflects the fact that, under Articles 86 and 92 of the Russian Merchant Shipping Code, the pilot in fact performs a public function aimed at ensuring the safety of merchant shipping.

In these circumstances, it is rather controversial to ascribe a contractual character to the legal relationship between the pilotage organisation and the shipowner. For the purposes of the present study, however, what is of practical significance is precisely this dual nature of the relationship between the pilotage organisation and the shipowner.

### 3.2. Ships as a Source of Increased Danger

Under paragraph 1 of Article 1079 of the Russian Civil Code, the operation of a vessel constitutes a source of increased danger.

The law provides only limited guidance as to the category of a “source of increased danger,” offering little more than a list of examples, whereas Resolution No. 1 of the Plenum of the Supreme Court of the Russian Federation dated 26 January 2010 provides more substantive guidance: “According to Article 1079 of the Russian Civil Code, any activity that leads to an increased likelihood of harm due to the impossibility of exercising full human control over it should be recognised as a source of increased danger” (para. 18).<sup>17</sup>

Notably, as the case under consideration shows, the impossibility of exercising full control over the steamship *Olaf* is illustrated by the fact that, however much he may have wished to do so, the master had no power to stop the multi-ton vessel immediately as it was heading directly towards the ironclad *Emperor Alexander II*.

This qualification implies two outcomes: the owner of the source of increased danger is liable for the damage caused by it; liability does not arise if the damage was caused by force majeure or by the victim's intentional conduct.

This is explained by the fact that the law operates as a system of risk allocation, as Professor

---

vate International Law,” diss. for the degree of Candidate of Juridical Sciences, supervised by N.M. Korshunov, Moscow Academy of Economics and Law, Moscow, 2006, 75.

<sup>15</sup> Russian Ministry of Transport Order no. 462 of November 6, 2020, “On the Approval of the Regulations on Maritime Pilots” (registered with the Ministry of Justice of Russia on December 23, 2020, no. 61744), accessed via ConsultantPlus.

<sup>16</sup> A.V. Asoskov, V.V. Baibak, R.S. Bevzenko, et al., *Basic Provisions of Civil Law: An Article-by-Article Commentary on Articles 1–16.1 of the Civil Code of the Russian Federation* [electronic ed., version 1.0], ed. A.G. Karapetov (Moscow: M-Logos, 2020), 84.

<sup>17</sup> Resolution of the Plenum of the Supreme Court of the Russian Federation no. 1 of January 26, 2010, “On the Application by Courts of Civil Legislation Regulating Obligations Arising from Harm to the Life or Health of a Citizen,” accessed via ConsultantPlus.

Y.M. Magaziner observed,<sup>18</sup> and that the owner of a source of increased danger bears the risk of liability for the harm caused because, as Professor S.N. Bratus noted, “*he has consciously chosen a course of conduct for which he bears responsibility for its undesirable consequences, although he is not at fault.*”<sup>19</sup>

In the present case, however, by virtue of paragraph 2 of clause 3 of Article 1079 of the Russian Civil Code, the special rule laid down in paragraph 1 of Article 1079 of the Russian Civil Code did not apply, since the damage to the ironclad *Emperor Alexander II* arose from the interaction of two sources of increased danger: both vessels were in operation.

### 3.3. Identifying the Concept Governing the Allocation of Liability Between the Shipowner and the Pilot Under Russian Law

The inapplicability of paragraph 1 of Article 1079 of the Russian Civil Code means that the obligation to compensate for damage shall be imposed on the party causing the damage, considering its fault (Art. 1064 of the Russian Civil Code). The relevant regulation is also set out in Article 312 of the Russian Merchant Shipping Code: the losses shall be borne by the ship at fault for the collision.

Consequently, the key question is *who is the party responsible for the damage caused by the collision between the steamship and the ironclad?*

In principle, given the composition of the legal relationship and the parties involved, three answers to this question may be posited:

- the person liable in tort is the organisation by which the pilot is employed (Art. 87 of the Russian Merchant Shipping Code; Art. 1068 of the Russian Civil Code);
- the person liable in tort is the shipowner, by whom the vessel’s master is employed (Art. 52, Art. 57 of the Russian Merchant Shipping Code, Art. 1068 of the Russian Civil Code);
- owner employing the master bear joint and several liability (Art. 1080 of the Russian Civil Code).

As a matter of civil law (disregarding Art. 105, Art. 314 of the Russian Merchant Shipping Code, and related provisions) the choice between these alternatives depends on whose unlawful conduct caused the collision between the vessels: that of the pilot or that of the master.

The legislation currently in force (Arts. 105 and 314 of the Russian Merchant Shipping Code) answers this question quite plainly. Were the case concerning the collision between the steamship *Olaf* and the ironclad *Emperor Alexander II* to be decided today, the answer would be as follows:

- the tortfeasor is the shipowner, whose employee is the master of the vessel (Arts. 52 and 57 of the Russian Merchant Shipping Code; Art. 1068 of the Russian Civil Code).

In doctrinal terms, attributing liability to the shipowner through the person of the vessel’s master presupposes proof that the vessel had not ceased to be under the shipowner’s control (entailing an analysis of the limits of the powers of the pilot and the master), and that the shipowner, acting through the master, had not lost the factual ability to control the vessel (entailing an analysis of the respective competences of the pilot and the master).

#### 3.3.1. The evolution of the limits of a pilot’s authority

The issue of the limits of the pilot’s authority is rooted in the fundamental problem of a *divisum imperium*—a conflict of authority capable of producing confusion and manifold mischief. Hence, in accordance with the well-known maxim that “There cannot be two masters on one ship,” the legislature was required to designate a single person to command the vessel during pilotage.

The preceding analysis of the evolution of Russian legislation on pilotage shows that the pilot’s responsibilities have been progressively severed from the vessel’s operational management.

Thus, while the provisions of the Merchant Shipping Charter of 23 November 1781, granting the pilot the right to give orders to the vessel’s master, *in matters falling within their duty, whether to make more sail, or shorten sail, or keep the ship or vessel on such course as they should direct*, may still permit the inference that the pilot exercised control over the vessel, later legal sources leave no room for that proposition:

<sup>18</sup> Ia.M. Magaziner, *Selected Works on General Theory of Law*, ed. A.K. Kravtsov (St. Petersburg: Iuridicheskii tseentr Press, 2006), 165.

<sup>19</sup> S.N. Bratus, *Legal Responsibility and Legality* (Moscow, 1976), 181–82.

- 1) From the eighteenth century onwards, and throughout the Soviet period, the master's failure to comply with the pilot's directions entitled the pilot to disclaim responsibility;
- 2) Similarly, from the eighteenth century onwards, the law conferred on the pilot no mechanism by which to compel the master to follow those directions;
- 3) From the nineteenth century onwards, the instruments examined contain a rule that the presence of a pilot does not relieve the master of responsibility for the navigation of the vessel;
- 4) The most marked development in this respect came with the Russian Merchant Shipping Code, under which the pilot's *orders* were, even in terminological terms, recast as *recommendations*.

At the heart of these provisions lies the rule that the shipowner remains liable in tort even where the collision between vessels occurred through the pilot's fault (Art. 472, Part II, Vol. XI of the 1903 Commercial Code; Art. 159 of the 1929 USSR Merchant Shipping Code; Art. 258 of the 1968 USSR Merchant Shipping Code; Art. 314 of the Russian Merchant Shipping Code).

In light of the foregoing, the navigation of the vessel during pilotage does not fall within the pilot's employment-related duties (whether service or official), but remains within the master's domain. A literal reading of the Russian Merchant Shipping Code points the same way, since it provides that the shipowner is liable for a collision even where it occurred through the pilot's fault. That formulation, however, creates a degree of terminological confusion, which will be noted below.

### 3.3.2. Delineating the competences of the pilot and the master

The second stage of the analysis in this respect arises from the need to reconcile the provisions of the Russian Merchant Shipping Code with those of the Russian Civil Code: if Article 314 of the Russian Merchant Shipping Code proceeds on the footing that a collision between vessels may occur through the pilot's fault, even in cases of compulsory pilotage (Art. 90 of the Russian Merchant Shipping Code), on what conceptual basis, then, is the shipowner held liable to third parties for the pilot's acts (Arts. 105 and 314 of the Russian Merchant Shipping Code)? And if the vessel never leaves the master's control, in what

sense can such a collision be said to occur through the pilot's fault?

To answer these questions, it is necessary to distinguish between the respective competences of the master and the pilot.

In particular, Article 96 of the Russian Merchant Shipping Code provides that the master is required to follow the pilot's *reasonable recommendations* and may not interfere with the pilot's work without *sufficient* grounds. As the foregoing analysis of the development of maritime legislation has shown, these formulations first appeared in the current Merchant Shipping Code.

The provisions cited contain two evaluative standards: reasonableness and sufficiency, which presuppose an evaluating subject. It is the master of the vessel who acts as the evaluating subject in assessing both the reasonableness of the pilot's recommendations and the adequacy of the grounds for intervening in the pilot's work. In other words, this means that the master must possess the knowledge necessary to make such an assessment in a meaningful way. It is therefore necessary to turn to the legal rules governing the competence of the master and the pilot.

#### 3.3.2.1. The competence of the pilot

Under Article 87 of the Russian Merchant Shipping Code, pilotage is carried out by pilots holding pilotage certificates issued by harbour masters authorising them to conduct vessels in specified areas.

Under paragraph 2 of the Regulations on Maritime Pilots,<sup>20</sup> a pilot must possess the knowledge and skills required by the relevant professional standard.

According to the professional standard *Pilot*, the pilot is required, inter alia, to:<sup>21</sup>

- provide the master of the vessel with information on the navigational, hydrographic, and hydrometeorological conditions of the intended voyage, the state of navigation, the

<sup>20</sup> Russian Ministry of Transport Order No. 462 of 6 November 2020, "On the Approval of the Regulations on Maritime Pilots" (registered with the Ministry of Justice of Russia on 23 December 2020, No. 61744), accessed via ConsultantPlus.

<sup>21</sup> Russian Ministry of Labour Order no. 728n of October 13, 2017, "On the Approval of the Professional Standard 'Pilot'" (registered with the Ministry of Justice of Russia on November 1, 2017, no. 48766), accessed via ConsultantPlus.

hazards and particular features along the route, and the characteristics of navigation equipment and navigational landmarks;

- know the boundaries and pilotage description of the pilotage area, together with those features of the area that bear upon the safety of navigation.

### 3.3.2.2. *The competence of the master*

Under Article 54 of the Russian Merchant Shipping Code, only persons holding the diplomas and certificates of competency prescribed by the Regulations on the Certification of Ships' Crew Members, approved by the federal executive authority in the field of transport, may hold positions as members of a vessel's crew.

The Regulations on the Certification of Crew Members of Seagoing Vessels were approved by Order No. 378 of the Ministry of Transport of Russia of 8 November 2021.<sup>22</sup> An analysis of those Regulations shows that attaining the status of master of a vessel presupposes a lengthy course of education and professional advancement.

Among other things, a person seeking to obtain a master's certificate for a seagoing vessel is expected to complete professional training in navigation, then obtain certification as an officer of the watch and/or first mate, accumulate the requisite sea service, and so forth.

It follows from the educational standard for Speciality 26.05.05 *Navigation*<sup>23</sup> and the professional standard *Navigator*<sup>24</sup> that the master of a vessel must be able to use charts and nautical publications, such as sailing directions, tide tables, notices to mariners, and radio navigational warnings; to use the functions of the Electronic Chart Display and Information

*System for route overview and voyage planning; and to operate navigational instruments, technical means of navigation, and satellite navigation equipment, among other things.*

*Taken together with the fact that the master of a vessel will generally possess considerable maritime experience, and in light of the contemporary level of technical and cartographic development, the master's competence implies an ability to navigate through pilotage areas without assistance.*

*It is precisely this that explains the master's ability to assess both the reasonableness of the pilot's recommendations and the sufficiency of the grounds for intervening in the pilot's work.*

### 3.3.2.3. *The necessity of compulsory pilotage*

In light of the foregoing, the natural question arises whether compulsory pilotage remains necessary today.

The answer to this question lies not so much in the extent of the pilot's competence as in the need to mitigate the adverse impact of the human factor. A pilot who possesses the knowledge necessary for safe navigation in a particular area, who is a native speaker of the local language and understands the local culture, and who is physically present on board is capable of reducing the influence of that human factor.

That same logic is carried through into the latest amendments to the Russian Merchant Shipping Code, under which the pilot is treated as an adviser to the master: he may give recommendations, but may not insist that they be followed.

### 3.3.3. *The concept governing the allocation of liability between the shipowner and the pilot under Russian law*

In light of the foregoing, the proposed concept governing the allocation of liability between shipowner and pilot is based on the premise that the master remains responsible at all times for the navigation of the vessel, even in the presence of a pilot, and retains the factual ability to control the vessel even within an area of compulsory pilotage.

Accordingly, once the Russian Merchant Shipping Code is read in harmony with the Russian Civil Code, the shipowner's liability to third parties under Article 314 of the Russian Merchant Shipping Code can be sustained only on the footing that the pilot's fault in the collision is excluded.

<sup>22</sup> Russian Ministry of Transport Order No. 378 of 8 November 2021, "On the Approval of the Regulations on the Certification of Crew Members of Seagoing Vessels" (registered with the Ministry of Justice of Russia on 30 November 2021, No. 66102), accessed via ConsultantPlus.

<sup>23</sup> Russian Ministry of Education and Science Order no. 191 of March 15, 2018, as amended February 27, 2023, "On the Approval of the Federal State Educational Standard of Higher Education–Specialist Degree Program in Speciality 26.05.05, Navigation" (registered with the Ministry of Justice of Russia on April 5, 2018, no. 50652), accessed via ConsultantPlus.

<sup>24</sup> Russian Ministry of Labor Order no. 745n of November 29, 2019, "On the Approval of the Professional Standard 'Navigator'" (registered with the Ministry of Justice of Russia on June 2, 2020, no. 58540), accessed via ConsultantPlus.

This approach corresponds to the prevailing position that the pilot serves as an adviser to the vessel's master.

### 3.4. The Concept of Allocation of Liability Between the Shipowner and the Pilot Under English Law

#### 3.4.1. Setting out the concept governing the allocation of liability between the shipowner and the pilot under English law

Given the similarity between the legal regimes governing pilotage in Russia and the United Kingdom, it is possible to undertake a comparative analysis of the limits of the pilot's liability to third parties under English law.

Considering the question of a pilot's liability where a vessel has suffered loss or caused damage while under compulsory pilotage, M. Tsimplis and R. Shaw have suggested, hypothetically, that liability might be imposed not on the shipowner, but rather on the authority that compels the shipowner to take a pilot.<sup>25</sup>

Prior to 1913, English law resolved the issue in exactly these terms: the shipowner's liability was excluded. In common law, the maxim *respondet superior* operated where pilotage was voluntary, since the pilot was chosen by the shipowner, or on the latter's behalf, and contractual relations existed between the shipowner and the pilot. Where, however, pilotage was compulsory, no such relationship existed, and for that reason the shipowner was not liable for the pilot's acts.

O. A. de Castro Jr and C. L. Pasold have observed that this rule gave rise to considerable injustice as regards injured parties, who were unable to recover compensation for their loss from the shipowner; this, in turn, prompted a change in the rules.<sup>26</sup>

The change was introduced by the Pilotage Act 1913, section 15(1) of which provided that the shipowner bore liability for any loss or damage arising at a time when the vessel was under compulsory pilotage, as though the pilotage had not been compulsory.<sup>27</sup>

Equivalent provisions are now reflected in section 16 of the Pilotage Act 1987: the fact that a ship is navigating in an area and under conditions in which pilotage is compulsory for that ship does not affect the liability of the owner or master of the ship for any damage or loss caused by the ship or by the manner in which it is navigated.<sup>28</sup>

It should be noted, however, that under section 31(1) the term "pilot" denotes any person, not being a member of the ship's crew, who has the conduct of the ship.<sup>29</sup> The conduct of the ship is to be understood here not as mere assistance in navigation, but as the actual navigation of the vessel / the setting of its course.<sup>30</sup>

Read against the historical background of section 15(1) of the Pilotage Act 1913, section 16 of the Pilotage Act 1987 has been interpreted as imposing on the shipowner liability for the negligence of a compulsory pilot upon the shipowner in respect of claims by third parties, and as treating the pilot as the shipowner's employee for all purposes, even where the loss is suffered by the shipowner himself.<sup>31</sup>

In other words, English law places liability for the pilot's acts upon the shipowner as though the pilot were the shipowner's servant. This is because the pilot is regarded not as an adviser to the master, but as the person to whom the conduct of the vessel is entrusted. As O. A. de Castro Jr and C. L. Pasold put it, the shipowner is required to take the pilot's competence, experience, and knowledge at face value.<sup>32</sup>

#### 3.4.2. Analysis of whether this concept can be applied in Russian law

The rule offered by English law as its conceptual solution would, in Russian law, be seen as an exception to Article 1064 of the Russian Civil Code, which provides that the person causing harm is bound to compensate it in full.

That exception is embodied in the principle *Qui facit per alium facit per se* – he who acts through another does the act himself, which is reflected in Articles 402, 403, and 1068 of the Russian Civil Code.

<sup>25</sup> Baatz, *Maritime Law*, 3rd ed. (London: Informa Law from Routledge, 2014), 274.

<sup>26</sup> *The IMLI Manual on International Maritime Law*, vol. 2, *Shipping Law*, ed. David Joseph Attard et al. (Oxford: Oxford University Press, 2016), 432.

<sup>27</sup> Baatz, *Maritime Law*, 274.

<sup>28</sup> *Ibid.*, 275.

<sup>29</sup> Pilotage Act 1987, c. 21, accessed November 1, 2025, <https://www.legislation.gov.uk/ukpga/1987/21/contents>.

<sup>30</sup> Attard et al., eds., *Shipping Law*, 426.

<sup>31</sup> Baatz, *Maritime Law*, 275.

<sup>32</sup> Attard et al., eds., *Shipping Law*, 431.

The effect of this principle is that a debtor's entrusting performance of an obligation to a third party cannot discharge the debtor of liability for the performance of that obligation (Art. 308(3) of the Russian Civil Code).

The application of this concept in Russian law may nevertheless prove difficult for a number of reasons.

#### *3.4.2.1. The mandatory character of pilotage calls into question the applicability of the principle *Qui facit per alium facit per se**

The first challenge arises from the fact that, where the shipowner is under a duty to resort to the services of a pilot, and non-compliance with that duty entails a sanction, the application of the principle *Qui facit per alium facit per se* is limited by the fact that the shipowner has not voluntarily entrusted any duties to the pilot: the pilot's presence on board is compelled rather than chosen.

Meanwhile, Russian law stipulates that the master may require the pilot to be replaced if there are sufficient grounds to doubt the reliability of their recommendations. (Art. 102(1), para. 2 of the Russian Merchant Shipping Code), and may even acquire the right to navigate in compulsory pilotage areas without a pilot (Art. 90(1) of the Russian Merchant Shipping Code)

Nevertheless, unlike under English law, the Russian Merchant Shipping Code treats the pilot as an adviser to the master, not as a person who assumes control of the vessel. Nor can the pilot's acts, as such, give rise to loss to third parties, since final decisions concerning the navigation of the vessel must be taken by the master. Accordingly, there is no true entrustment of duties as a whole.

#### *3.4.2.2. The pilot is not the shipowner's employee under Russian law, thereby precluding the application of Article 1068 of the Russian Civil Code*

The second challenge arises from the fact that, unlike Article 403, Article 1068 of the Russian Civil Code allows tort liability to be attributed to a person only for the acts of those third parties who are that person's employees.

As explained above, English law treats the pilot as the shipowner's servant even where pilotage is compulsory. Russian law contains no comparable rule.

Moreover, Russian law does not provide for any transfer of control of the vessel to the pilot.

#### *3.4.2.3. The pilot's duty in an area of compulsory pilotage is imposed by law*

The third challenge arises from the fact that, as shown above, at least in an area of compulsory pilotage the pilot acts pursuant to law, discharging a public function of ensuring the safety of navigation.

To reconcile the public and private dimensions of the relationship between pilotage organisation and shipowner, one would therefore need a carefully reasoned basis for treating the pilot as the shipowner's servant.

#### *3.4.2.4. Conclusion on the applicability of the English law concept*

The challenges analysed above indicate that the concept elaborated in English law, under which the pilot is treated as the shipowner's servant, cannot be applied in Russian law.

The decisive obstacle is that current Russian law conceives of the pilot as an adviser to the master, rather than as a person to whom control of the vessel is transferred.

### ***3.5. Under Contemporary Russian Law, Liability for the Collision Between the Steamship *Olaf* and the Ironclad *Emperor Alexander II* Would Fall on the Shipowner***

Getting back to the initial question of how the case concerning the collision between the steamship *Olaf* and the ironclad *Emperor Alexander II* would be resolved today, one must conclude that liability for the collision would in any case be attributed to the shipowner.

## **4. The Position of the Second General Assembly of the Governing Senate**

It is now time to turn to the judgment adopted by the Second General Assembly of the Governing Senate.

The Assembly did not agree with the position taken by the St Petersburg Commercial Court and held the claim of the Ministry of the Navy to be well founded, stating in terms as follows:

*“Pursuant to Articles 216 and 218 of the Commercial Code, the management of a ship is entrusted to the shipmaster or skipper. The law obliges the shipmaster to take a guide or pilot wherever the law, custom or necessary precaution so requires (Art. 245 of the Commercial Code), under penalty of civil (Art. 246 of the Commercial Code) and criminal (Art. 1242 of the Penal Code) liability.*

*By imposing on the shipmaster the obligation to comply with the instructions of the pilot who takes responsibility for the ship (Art. 247 of the Commercial Code), the legislation also stipulates what exactly these compulsory instructions from the pilot to the skipper should cover and what the limits of responsibility of both parties are for any unfortunate consequences of the voyage.*

*Thus, pursuant to Articles 320 and 321 of the Commercial Code, from the moment coastal or port pilots take a ship under their responsibility, they are liable for any harm, damage or loss that may occur through their fault until the ship is in a safe place, in a port or at a pier.*

*The limits of liability are objectified by two rules: the pilot is liable if the ship runs aground, or on a shoal, or on the shore (Art. 1255 of the Penal Code), but if this happens because the shipmaster has not provided or has provided the pilot with false information about the draught, length, width and capacity of the ship, the responsibility lies with the shipmaster.*

*The content of these provisions indicates that the pilot is only required to have a thorough knowledge of local fairways and currents, as well as other features that may affect the success of the voyage.*

*The pilot’s job isn’t to manage the ship in the true sense of the word or to replace the skipper, but just to guide the ship along the fairway, as clearly stated in Article 14 of the Regulations on Pilots. Accordingly, without removing the skipper from the control of the ship, but merely acting as an authoritative guide to the course that the ship should follow within the local fairway, the features of which may not be known to the skipper, the pilot is only obliged to point out to the skipper the features of the given water area and warn him about those that may pose a danger to the ship.*

*And since the features of the local fairway can only be understood to mean those that are hidden under water and invisible to the eye (shoals, rocks, etc.: Art. 321 of the Commercial Code, Art. 1255 of the Penal Code), only those instructions given by the pilot that are determined by the features of the fairway are*

*binding on the skipper and are the sole responsibility of the pilot.*

*As for hazards that are not related to the characteristics of the fairway and therefore do not require special knowledge on the part of the pilot, they cannot fall within the pilot’s area of responsibility. Avoiding such dangers is the sole responsibility of the skipper, who oversees the ship even in the presence of the pilot (Art. 62 of the Regulations on Pilots) and who is informed about the characteristics of his ship.*

*Consequently, the pilot is solely responsible for unfortunate consequences arising from the hazards of the fairway itself, while responsibility for any misfortune not dependent on the characteristics of the fairway (in particular, a collision between vessels) lies entirely with the skipper.*

*Taking into account these rules, as well as the fact that the collision of the ships did not occur due to the characteristics of the fairway, but due to the violation by Skipper Jurgenson of the rules on speed and minimum distance between ships, the Second General Assembly of the Governing Senate finds that responsibility for the collision between the ships should be borne entirely by Skipper Jurgenson—the judgment of the St Petersburg Commercial Court is overturned, and the claim of the Maritime Department is upheld.”<sup>33</sup>*

The foregoing position points to a further model of liability allocation, one likewise described by Professors G.F. Shershenevich and D. K. Lavrentiev: the master answers for *how* the vessel is taken through the pilotage area, while the pilot answers for *where* it is taken.

In the current Russian legal context, however, that model cannot be applied, since the legislation in force treats the pilot as an adviser to the master rather than as a person to whom part of the master’s powers is delegated. It should be added that this model is itself rather controversial, as it leads back to the problem of a *divisum imperium* discussed earlier.

<sup>33</sup> V.F. Grebner, *Practice of the Fourth Department and the Second General Assembly of the Governing Senate in Commercial Cases, 1889–1896: Clerks, Agent, Commission, Firm, Partnership, Artels, Contract, Sale and Supply, Lease of Premises, Current Account and “On Call” Account, Banking Operations, Maritime Carriage, Pilots, Insurance, Average, Salvage in Shipwreck, Border Guard, and Dispatch*, comp. by V. Grebner, attached to the Ober-Procurator’s Desk in the Fourth Department of the Governing Senate (St. Petersburg: M.M. Stasiulevich Printing House, 1896), 356.

## 5. Conclusion

In harmony with international rules, Russian legislation limits the pilot's liability by providing that responsibility for the navigation of the vessel lies at all times with the master.

The conceptual basis of that solution is that the pilot is treated as the master's adviser, not as a person to whom control of the vessel is transferred; there is therefore no need to adopt the fiction that the pilot is the shipowner's employee.

That outcome was the endpoint of a long evolution in Russian maritime law governing

pilotage relations. This development manifested itself, for example, in the fact that what were once the pilot's orders later became his directions and are now termed recommendations. With that shift in wording came a corresponding shift in legal status: as the pilot's authority was progressively narrowed, so too was his liability.

In light of the foregoing, were the matter to be decided today, the final judgment of the Second General Assembly of the Governing Senate would be correct, although its reasoning would be inconsistent with the text of the law. ■



**Инеcса Баринская,**

младший юрист АЛРУД,  
студентка НИУ ВШЭ

# Практика применения российскими арбитражными судами конвенций в сфере международного морского права в отсутствие иностранного элемента

*Вопросу применения российскими арбитражными судами международных договоров, в частности конвенций, посвящено множество исследований. Вместе с тем данные исследования преимущественно затрагивают ситуации, когда в споре присутствует иностранный элемент. Какие-либо научные работы, анализирующие использование международных договоров в морских спорах в условиях отсутствия иностранного элемента, обнаружены не были. В связи с указанным в настоящей статье будет предпринята попытка представить подобный анализ.*

*Ключевые слова: внутренние споры, применение конвенций, отсутствие иностранного элемента.*

## Введение

Основной вопрос применения международных договоров в РФ является ч. 4 ст. 15 Конституции РФ, в соответствии с которой такие договоры являются составной частью правовой системы РФ. В ст. 427 КТМ РФ также отмечается, что в случае противоречия между положениями КТМ РФ и международного договора РФ применяются положения последнего.

При этом подобное применение международных договоров зачастую ассоциируется именно с исполнением международно-правовых обязательств<sup>1</sup>. Однако, как будет продемонстри-

ровано в настоящей работе, международные договоры, в частности конвенции, могут активно применяться и для внутренних споров<sup>2</sup>, в отсутствие иностранного элемента.

## Основания и способы применения норм международного права

В доктрине выделяются следующие способы применения норм международных договоров в практике российских судов: (1) ссылка на международный договор в отсутствие конкретизации его отдельных статей и положений, (2) непосредственное применение норм международного договора, (3) отсутствие ссылки

<sup>1</sup> Зимненко Б.Л. Международные договоры в судебной системе Российской Федерации // Московский журнал международного права. – 2021. № 2. С. 114.

<sup>2</sup> Под внутренними спорами в настоящей работе понимаются споры между российскими лицами.

на международный договор в ситуации, когда подобная ссылка была необходима, что является основанием для отмены судебных актов, (4) вывод о неприменении международного договора по результатам исследования такого договора<sup>3</sup>.

Вместе с тем с учетом того, что целью настоящей работы является анализ практики применения конвенций, пункты (3) и (4) не будут приняты во внимание при последующем указании на соответствующие способы для морских споров, где отсутствует иностранный элемент.

Научная литература также выделяет этапы, которые должен пройти правоприменитель для применения норм международного права в конкретном деле. Так, например, Лукашук И.И. выделяет следующие: (1) установление фактических обстоятельств дела, (2) их правовая квалификация и определение необходимости применения конкретных норм международного права, (3) специально-юридическое толкование данных норм, (4) их общее толкование, (5) принятие решения о необходимости применения рассматриваемых норм к фактическим обстоятельствам дела и (6) совершение действий по обеспечению реализации отмеченного решения<sup>4</sup>. Вместе с тем полагаем, что с учетом практики вынесения решений арбитражными судами проследить за конкретными этапами применения конвенций не представляется возможным. В связи с указанным анализ будет осуществлен согласно имеющемуся в судебных актах обоснованию.

### Практика применения конвенций в морских спорах в арбитражных судах РФ в условиях отсутствия иностранного элемента

Перейдем к анализу практики использования российскими судами международных конвенций во внутренних спорах, где отсутствует иностранный элемент. Для целей настоящей статьи данный раздел поделен на два блока, включающие обзор вопросов, для разрешения которых суды используют положения конвенций (А), а также способов применения подобных положений (Б). Предварительно оговоримся, что как вопросы, указанные в пункте (А), так и способы, указан-

ные в пункте (Б), не являются исчерпывающими, автором отмечены лишь наиболее распространенные, по его мнению, варианты.

*А) Вопросы, разрешаемые посредством применения конвенций в практике российских арбитражных судов*

*Во-первых*, конвенции применяются для разрешения вопросов, связанных с наложением обеспечительных мер. В этой связи суды, наряду с КТМ РФ, активно используют Международную конвенцию об унификации некоторых правил, касающихся ареста морских судов 1952 г. (далее – «**Конвенция об аресте**»).

Так, например, Арбитражный суд Северо-Западного округа в деле по иску ООО «Онега Шиппинг Лтд» к АО «Белуга Проджектс Лоджистик» отказал последнему в отмене предварительных обеспечительных мер – аресте судна «Арктур» и запрета на осуществление регистрационных действий в отношении иных судов, в том числе со ссылкой на положения Конвенции об аресте. Преимущественно данные ссылки были сделаны на статьи, которые дублируются КТМ РФ. Единственное исключение – п. 1 ст. 3 Конвенции об аресте, при помощи которой суд обосновал возможность ареста любого судна, принадлежащего на праве собственности лицу, в отношении которого предъявлено морское требование<sup>5</sup>.

*Во-вторых*, конвенции упоминаются при расчете убытков. Так, практика по рассматриваемым спорам в данном контексте отмечает Конвенцию для объединения некоторых правил относительно столкновения судов (далее – «**Конвенция о столкновении судов**»). При этом суды, ссылаясь на данную конвенцию, сами отмечают, что применимая глава 17 КТМ РФ основана на Конвенции о столкновении судов<sup>6</sup>. Так, например, это было отмечено в споре

<sup>5</sup> Постановление Арбитражного суда Северо-Западного округа от 29.01.2026 № Ф07-13812/2025 по делу № А42-5974/2025.

<sup>6</sup> См., например, Постановление Арбитражного суда Северо-Западного округа от 06.02.2020 № Ф07-16617/2019 по делу № А56-48628/2018 (Определением Верховного Суда РФ от 08.06.2020 № 307-ЭС20-7149 отказано в передаче дела № А56-48628/2018 в Судебную коллегия по экономическим спорам Верховного Суда РФ для пересмотра в порядке кассационного производства данного постановления); Постановление Тринадцатого арбитражного апелляционного суда от 24.05.2024 № 13АП-4495/2024 по делу № А56-102093/2017; Постановление Пятнадцатого арбитражного апелляционного суда от 29.03.2021 № 15АП-1371/2021 по делу № А53-

<sup>3</sup> Киселева О.А. Применение норм международных договоров в практике арбитражных судов Российской Федерации: дис. – СПб. : дис. ... канд. юрид. наук, 2019.

<sup>4</sup> Лукашук И.И. Международное право в судах государств. СПб. 1993. С 87–88.

по иску «ТК Северный проект» против ФГУП «Росморпорт», где в результате навала ледокола последнего на теплоход, принадлежащий «ТК Северный проект», теплоход получил повреждения. Положения Конвенции о столкновении судов в деле раскрыты не были, тексты актов содержат лишь упоминания данной конвенции<sup>7</sup>.

*В-третьих*, конвенции используются для определения необходимости выплаты вознаграждений по результатам проведенных спасательных операций. В данных случаях распространено использование Международной конвенции о спасании 1989 г. (далее – «**Конвенция о спасании**»). Так, например, конвенция была применена судом в деле по иску ФГБУ «Морская спасательная служба» против ООО «Палмали», где взыскивалось вознаграждение за спасательную операцию. Конвенция о спасании была использована судом для разъяснения работы принципа «без спасения нет вознаграждения»<sup>8</sup>. Вместе с тем стоит отметить, что использованные положения Конвенции о спасании содержались в заключенном между сторонами договоре, а также в целом дублировались в КТМ РФ.

*В-четвертых*, распространено применение конвенции при разрешении споров, связанных с разливом нефтепродуктов. В данном контексте зачастую используют ссылки на Международную конвенцию о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения нефтью 1992 г. (далее – «**Конвенция об ответственности**»). В частности, в деле по иску ФГБУ «Морспасслужба» против АО «Кама Шиппинг», ООО «Каматрансойл» и ЗАО «Волгатранснефть» Арбитражным судом Северо-Кавказского округа была применена Конвенция об ответственности

для целей установления порядка возмещения ущерба от загрязнения, возникшего ввиду утечки или слива нефти<sup>9</sup>. При этом снова положения Конвенции об ответственности использованы как дублирование КТМ РФ.

*В-пятых*, конвенции применяются для целей толкования положений заключенных документов. В связи с указанным в судебной практике можно встретить отсылки к Международной конвенции об унификации некоторых правил о коносаменте 1924 г. (далее – «**Гаагские правила**»). Так, например, подобная отсылка была использована в деле по иску ООО «Командорская транспортная и строительная компания» к ООО «Азимут» и ООО «Посейдон-Шиппинг» о признании договора в части морской перевозки груза недействительным. Гаагские правила были применены для целей толкования термина «перевозчик», а также определения порядка применения договора перевозки<sup>10</sup>. В то же время отметим, что сходные положения содержатся, например, в ст. 115 КТМ РФ.

Таким образом, во внутренних спорах, в условиях отсутствия иностранного элемента, суды используют положения конвенций для обоснования решений. Вместе с тем подобное обоснование, в большинстве случаев ограничено теми положениями конвенций, которые по своей сути продублированы в КТМ РФ.

#### *Б) Способы применения конвенций в практике российских арбитражных судов*

Проанализируем подробнее способы применения конвенций в рассматриваемой категории споров. *Во-первых*, отметим непосредственное применение положений конвенций. Данный способ можно условно разделить на два варианта, где подобные положения используются: (1) ввиду наличия в национальном законодательстве указаний на необходимость их применения, (2) в отсутствие таких ссылок.

10607/2019 (Постановлением Арбитражного суда Северо-Кавказского округа от 30.06.2021 № Ф08-4486/2021 данное постановление оставлено без изменения) и т.д.

<sup>7</sup> Постановление Девятого арбитражного апелляционного суда от 14.06.2024 № 09АП-27907/2024 по делу № А40-211678/2023 (Постановлением Арбитражного суда Московского округа от 11.10.2024 № Ф05-21623/2024 данное постановление оставлено без изменения).

<sup>8</sup> Определением Верховного Суда РФ от 05.08.2025 № 308-ЭС25-6547 отказано в передаче дела № А53-6375/2023 в Судебную коллегия по экономическим спорам Верховного Суда РФ для пересмотра в порядке кассационного производства данного постановления.

<sup>9</sup> Постановление Арбитражного суда Северо-Кавказского округа от 07.10.2025 № Ф08-5797/2025 по делу № А32-282/2025 (Определением Верховного Суда РФ от 30.01.2026 № 308-ЭС25-12314 отказано в передаче дела № А32-282/2025 в Судебную коллегия по экономическим спорам Верховного Суда РФ для пересмотра в порядке кассационного производства данного постановления).

<sup>10</sup> Постановление Пятого арбитражного апелляционного суда от 04.02.2026 № 05АП-5997/2025 по делу № А51-6663/2025.

Первый вариант можно проиллюстрировать делом по иску ФГУП «Росморпорт» к АО «Бункерная компания». Так, в данном споре суд исследовал понятия валовой и чистой вместимости, содержащиеся в Приложении 1 к Международной конвенции по обмеру судов 1969 г., ввиду соответствующей отсылки в ст. 10 КТМ РФ<sup>11</sup>. Вторым вариантом, в частности, был использован в отношении п. 1 ст. 3 Конвенции об аресте в указанном выше деле по иску ООО «Онега Шиппинг Лтд» к АО «Белуга Проджектс Лоджистик»<sup>12</sup>.

*Во-вторых*, широко распространены случаи «пассивного» упоминания конвенций, где положения последних не раскрываются и не анализируются судами. Данные случаи можно также разделить на две ситуации, где (1) ссылка на конвенцию обусловлена указанием на национальное законодательство, (2) подобные ссылки отсутствуют.

Для целей первого варианта можно отметить рассмотрение споров об административных правонарушениях по ст. 14.43 КоАП РФ, где характерно упоминание Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 г. (далее – «СОЛАС») и Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 г. (далее – «МАРПОЛ»). Данные упоминания были особенно популярны в период действия Технического регламента № 620, в п. 21 которого отмечалась необходимость соответствия объектов морского транспорта положениям СОЛАС и МАРПОЛ. Так, например, Арбитражный суд Центрального округа в деле по иску Севастопольской транспортной прокуратуры к ООО «МАК-Транспорт» оставил в силе решения нижестоящих судов со ссылкой на Технический регламент № 620 и, соответственно, СОЛАС и МАРПОЛ, которые привлекли ООО «МАК-Транспорт» к административной ответственности по ст. 14.43 КоАП РФ ввиду отсутствия вахты на борту судна. Какие-либо положения СОЛАС или МАРПОЛ

судом раскрыты не были<sup>13</sup>. Для иллюстрации второго варианта можно вспомнить уже упомянутое в настоящей работе дело по иску «ТК Северный проект» против ФГУП «Росморпорт», где была использована ссылка на Конвенцию о столкновении судов<sup>14</sup>.

## Заключение

В настоящее время, отсутствуют исследования, посвященные вопросу применения норм международных договоров в морских спорах в отсутствие иностранного элемента. Однако анализ практики российских арбитражных судов показывает, что ситуации такого применения не являются редкостью.

Конвенции могут использоваться для разрешения широкого спектра вопросов, в том числе для наложения обеспечительных мер, расчета убытков, определения необходимости выплаты вознаграждения по результатам проведенных спасательных операций, урегулирования ситуаций, связанных с разливом нефтепродуктов, и для толкования положений заключенных договоров. Вместе с тем зачастую суды используют только ссылки на положения конвенций, аналогичные по своему содержанию нормам КТМ РФ.

Также возможно выделить несколько способов применения конвенций в рассматриваемых спорах: непосредственное применение и «пассивное» применение, когда положения упомянутых конвенций не раскрываются и не анализируются. При этом каждый из упомянутых способов можно разделить на два случая, в первом из которых ссылка суда на конвенцию обусловлена указанием на такую ссылку в национальном законодательстве, а во втором – подобное обоснование отсутствует. ■

<sup>11</sup> Постановление Арбитражного суда Северо-Западного округа от 09.12.2021 № Ф07-16352/2021 по делу № А05-1821/2021.

<sup>12</sup> Постановление Арбитражного суда Северо-Западного округа от 29.01.2026 № Ф07-13812/2025 по делу № А42-5974/2025.

<sup>13</sup> Постановление Арбитражного суда Центрального округа от 07.08.2025 № Ф10-2264/2025 по делу № А84-5088/2024.

<sup>14</sup> Постановление Девятого арбитражного апелляционного суда от 14.06.2024 № 09АП-27907/2024 по делу № А40-211678/2023 (Постановлением Арбитражного суда Московского округа от 11.10.2024 № Ф05-21623/2024 данное постановление оставлено без изменения).



**Inessa Barinskaya,**

Junior Associate, ALRUD Law Firm,  
Student, HSE University

# Practice of Application of Conventions in the Field of International Maritime Law by Russian Commercial Courts in the Absence of a Foreign Element

*Numerous studies have been devoted to the issue of the application of international treaties, particularly conventions, by Russian commercial courts. However, these studies primarily address situations where a foreign element is present in the dispute. No scholarly works analysing the use of international treaties in maritime disputes in the absence of a foreign element have been identified. In light of the above, this article will attempt to present such an analysis.*

*Keywords: internal disputes, application of conventions, absence of a foreign element.*

## Introduction

The basis for the application of international treaties in the Russian Federation is Article 15(4) of the Constitution of the Russian Federation, pursuant to which such treaties form an integral part of the Russian Federation's legal system. Article 427 of the Merchant Shipping Code of the Russian Federation also stipulates that in the event of a conflict between the provisions of the Merchant Shipping Code of the Russian Federation and an international treaty of the Russian Federation, the provisions of the latter shall prevail.

At the same time, such application of international treaties is often associated specifically with the fulfilment of obligations under international law.<sup>1</sup> However, as will be demonstrated in this pa-

per, international treaties, in particular conventions, can be actively applied to internal disputes,<sup>2</sup> in the absence of a foreign element.

## Steps and Methods of Application of International Law

The doctrine distinguishes the following methods of applying the norms of international treaties in the practice of Russian courts: (1) a reference to an international treaty in the absence of specification of its individual articles and provisions, (2) direct application of the norms of an international treaty, (3) the absence of a reference to an international treaty in a situation where such a reference was necessary, which is the basis for the cancellation of judicial acts, (4) a conclusion on the non-application of an

<sup>1</sup> B.L. Zimnenko, "International Treaties in the Judicial System of the Russian Federation," *Moscow Journal of International Law*, No 2 (2021): 114.

<sup>2</sup> In this work, internal disputes are understood as disputes between Russian persons.

international treaty based on the results of the study of such a of the contract.<sup>3</sup>

However, given that the purpose of this study is to analyse the practice of applying conventions, points (3) and (4) will not be taken into account when subsequently identifying the relevant methods for maritime disputes lacking a foreign element.

Scholarly literature also identifies the stages that a legal practitioner must go through to apply the norms of international law in a specific case. For example, I.I. Lukashuk identifies the following: (1) establishing the factual circumstances of the case, (2) their legal characterisation and determination of the need to apply specific norms of international law, (3) a specialised legal interpretation of these norms, (4) their general interpretation, (5) making a decision on the necessity of applying the norms in question to the factual circumstances of the case, and (6) taking actions to ensure the implementation of the aforementioned decision.<sup>4</sup> At the same time, we believe that, taking into account the practice of making decisions by commercial courts, it is not possible to trace the specific stages of the application of the conventions. In this regard, the analysis will be carried out in accordance with the justification available in the judicial acts.

### Practice of Application of Conventions in Maritime Disputes in Commercial Courts of the Russian Federation in the Absence of a Foreign Element

Let us proceed to the analysis of the practice of using international conventions by Russian courts in internal disputes where there is no foreign element. For the purposes of this article, this section is divided into two blocks, which include an overview of the issues for which the courts use the provisions of conventions (A), as well as the ways in which such provisions are applied (B). Let us make a preliminary reservation that both the issues specified in paragraph (A) and the methods specified in paragraph (B) are not exhaustive, the author has noted only the most common, in his opinion, options.

<sup>3</sup> O.A. Kiseleva, *Application of the Norms of International Treaties in the Practice of Commercial Courts of the Russian Federation* (PhD diss., St. Petersburg, 2019).

<sup>4</sup> I.I. Lukashuk, *International Law in the Courts of States* (St. Petersburg, 1993), 87–88.

*A) Issues resolved through the application of conventions in the practice of Russian commercial courts*

*Firstly*, the conventions are used to resolve issues related to the imposition of interim measures. In this regard, the courts, along with the Merchant Shipping Code of the Russian Federation, actively use the Convention for the Unification of Certain Rules Relating to the Arrest of Sea-Going Ships of 1952 (hereinafter referred to as the “**Arrest Convention**”).

For example, in the case brought by Onego Shipping Ltd against Beluga Projects Logistics JSC, the Commercial Court of the North-West District denied the latter’s request to lift the preliminary injunctive measures—the arrest of the vessel *Arktur* and the prohibition on registration actions regarding other vessels—citing, among other things, the provisions of the Arrest Convention. For the most part, these references were made to articles that are duplicated in the Merchant Shipping Code of the Russian Federation. The sole exception is Article 3(1) of the Arrest Convention, which the court used to justify the possibility of arresting any vessel owned by a person against whom a maritime claim has been brought.<sup>5</sup>

*Secondly*, the conventions are mentioned in the calculation of damages. Thus, the practice in the disputes under consideration in this context notes the Convention for the Unification of Certain Rules of Law with respect to Collisions between Vessels (hereinafter referred to as the “**Brussels Collision Convention**”). At the same time, the courts, referring to this Convention, themselves note that the applicable Chapter 17 of the Merchant Shipping Code of the Russian Federation is based on the Brussels Collision Convention.<sup>6</sup> For example, this was noted in the dispute on the claim of TC

<sup>5</sup> Ruling of the North-Western District Commercial Court dated 29 January 2026 No F07-13812/2025 in Case No A42-5974/2025.

<sup>6</sup> See, for example, the Ruling of the North-Western District Commercial Court dated 6 February 2020 No F07-16617/2019 in Case No A56-48628/2018 (by Ruling of the Supreme Court of the Russian Federation dated 8 June 2020 No 307-ES20-7149, Case No A56-48628/2018 was not transferred to the Judicial Chamber for Economic Disputes of the Supreme Court of the Russian Federation for review in cassation proceedings); the Ruling of the Thirteenth Commercial Court of Appeal dated 24 May 2024 No 13AP-4495/2024 in Case No A56-102093/2017; and the Ruling of the Fifteenth Commercial Court of Appeal dated 29 March 2021 No 15AP-1371/2021 in Case No A53-10607/2019 (left unchanged by the Ruling of the North Caucasus District

Severny Project against FSUE Rosmorport, where as a result of the latter's icebreaker piling on a motor ship owned by TC Severny Project, the ship was damaged. The provisions of the Convention on Collision of Ships were not disclosed in the case, the texts of the acts contain only references to this Convention.<sup>7</sup>

*Thirdly*, conventions are used to determine the need to pay remuneration based on the results of rescue operations. In these cases, the International Convention on Salvage of 1989 (hereinafter referred to as the "**Convention on Salvage**") is widely used. For example, the convention was applied by the court in the case of the claim of the Marine Rescue Service against Palmali LLC, where remuneration for the rescue operation was recovered. was used by the court to explain the operation of the principle "there is no reward without rescue."<sup>8</sup> At the same time, it should be noted that the provisions of the Convention on Salvage used were contained in the contract concluded between the parties, and were also generally duplicated in the Merchant Shipping Code of the Russian Federation.

*Fourthly*, the Convention is widely used in the settlement of disputes related to oil spills. In this context, references are often made to the 1992 International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage (hereinafter referred to as "**1992 CLC Convention**"). In particular, in the case on the claim of the Federal State Budgetary Institution Marine Rescue Service against JSC Kama Shipping, LLC Kamatransoil and CJSC Volgatransneft, the Commercial Court of North Caucasus District applied the Convention on Liability for the purpose of establishing a procedure for compensation for damage caused by pollution caused by oil leakage or discharge.<sup>9</sup> At the same time, the provisions

Commercial Court dated 30 June 2021 No F08-4486/2021), among others.

<sup>7</sup> Resolution of the Ninth Commercial Court of Appeal dated 14 June 2024 No 09AP-27907/2024 in Case No A40-211678/2023 (left unchanged by the Ruling of the Moscow District Commercial Court dated 11 October 2024 No F05-21623/2024).

<sup>8</sup> By Ruling of the Supreme Court of the Russian Federation dated 5 August 2025 No 308-ES25-6547, Case No A53-6375/2023 was not transferred to the Judicial Chamber for Economic Disputes of the Supreme Court of the Russian Federation for review in cassation proceedings.

<sup>9</sup> Ruling of the North Caucasus District Commercial Court dated 7 October 2025 No F08-5797/2025 in Case No A32-282/2025 (the Supreme Court of the Russian Federation, by Ruling dated 30 January 2026 No 308-ES25-12314, refused to transfer Case No A32-282/2025 to the Judicial

of the 1992 CLC Convention are again used as a duplication of the Merchant Shipping Code of the Russian Federation.

*Fifthly*, conventions are used for the purpose of interpreting the provisions of the concluded instruments. In connection with the above, in judicial practice, one can find references to the 1924 International Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Bills of Lading (hereinafter referred to as "**Hague Rules**"). For example, such a reference was used in the case on the claim of Commander Transport and Construction Company LLC against Azimut LLC and Poseidon-Shipping LLC to invalidate the contract in terms of sea transportation of goods. The Hague Rules have been applied for the purposes of interpreting the term "carrier" as well as for determining the application of the contract of carriage.<sup>10</sup> At the same time, it should be noted that similar provisions are contained, for example, in Article 115 of the Merchant Shipping Code of the Russian Federation.

Thus, in internal disputes, in the absence of a foreign element, the courts use the provisions of the conventions to substantiate decisions. At the same time, such justification, in most cases, is limited to those provisions of the conventions that, in essence, are duplicated in the Merchant Shipping Code of the Russian Federation.

#### *B) Methods of application of conventions in the practice of Russian commercial courts*

Let us analyse in more detail the ways in which conventions are applied in this category of disputes. *First*, let us note the direct application of the provisions of the conventions. This method can be divided into two options, where such provisions are used: (1) due to the presence in the national legislation of indications of the need for their application, (2) in the absence of such references.

The first option can be illustrated by the case on the claim of FSUE Rosmorport against JSC Bunker Company. Thus, in this dispute, the court examined the concepts of gross and net tonnage contained in Appendix 1 to the International Convention on Tonnage Measurement of Ships, 1969, due to the relevant reference in Article 10 of the Merchant

Chamber for Economic Disputes for review in cassation proceedings).

<sup>10</sup> Ruling of the Fifth Commercial Court of Appeal dated 4 February 2026 No 05AP-5997/2025 in Case No A51-6663/2025.

Shipping Code of the Russian Federation.<sup>11</sup> The second option, in particular, was used in relation Article 3(1) of the Convention on Arrest in the above-mentioned case on the claim of Onego Shipping Ltd LLC against Beluga Projects Logistic JSC.<sup>12</sup>

*Secondly*, there are widespread cases of “passive” reference to conventions, where the provisions of the latter are not disclosed and not analysed by the courts. These cases can also be divided into two situations, where (1) the reference to the convention is conditioned by reference to national legislation, (2) there are no such references.

For the purposes of the first option, it is possible to note the consideration of disputes on administrative offenses under Article 14.43 of the Code of Administrative Offenses of the Russian Federation, where reference is made to the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974 (hereinafter referred to as “**SOLAS**”) and the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973 (hereinafter referred to as “**MARPOL**”). These references were especially popular during the period of validity of Technical Regulation No 620, paragraph 21 of which noted the need for maritime transport facilities to comply with the provisions of SOLAS and MARPOL. For example, the Commercial Court of Central Circuit in the case on the claim of the Sevastopol Transport Prosecutor’s Office against MAK-Transport LLC upheld the rulings of the lower courts, with reference to Technical Regulations No 620 and, respectively, SOLAS and MARPOL, which brought MAK-Transport LLC to administrative responsibility under Article 14.43 of the Code of Administrative Offenses of the Russian Federation due to the lack of a watch on board the vessel. The court did not

disclose any provisions of SOLAS or MARPOL.<sup>13</sup> To illustrate the second option, we can recall the case already mentioned in this paper on the claim of TC Severny Project against FSUE Rosmorport, where reference to the Brussels Collision Convention was used.<sup>14</sup>

## Conclusion

At present, there are no studies devoted to the application of the norms of international treaties in maritime disputes in the absence of a foreign element. However, an analysis of the practice of Russian commercial courts shows that situations of such application are not uncommon.

Conventions can be used to resolve a wide range of issues, including the imposition of interim measures, the calculation of damages, the determination of the need to pay remuneration based on the results of rescue operations, the settlement of situations related to oil spills, and the interpretation of the provisions of concluded contracts. At the same time, the courts often use only references to the provisions of the conventions that are similar in content to the provisions of the Merchant Shipping Code of the Russian Federation.

It is also possible to distinguish several ways of applying conventions in the disputes under consideration: direct application and “passive” application, when the provisions of these conventions are not disclosed and not analysed. However, each of these methods can be divided into two cases, the first of which is conditioned by the court’s reference to the convention in national legislation, and the second is not justified. ■

<sup>11</sup> Ruling of the North-Western District Commercial Court dated 9 December 2021 No F07-16352/2021 in Case No A05-1821/2021.

<sup>12</sup> Ruling of the North-Western District Commercial Court dated 29 January 2026 No F07-13812/2025 in Case No A42-5974/2025.

<sup>13</sup> Ruling of the Central District Commercial Court dated 7 August 2025 No F10-2264/2025 in Case No A84-5088/2024.

<sup>14</sup> Ruling of the Ninth Commercial Court of Appeal dated 14 June 2024 No. 09AP-27907/2024 in Case No A40-211678/2023 (left unchanged by the Ruling of the Moscow District Commercial Court dated 11 October 2024 No F05-21623/2024)).

## IV. УНИФИКАЦИЯ МОРСКОГО ПРАВА

В традиционной рубрике «Унификация морского права» мы публикуем проформу коносамента «Совпетробилл» / «Sovpetrobill» / «КЭ-17», которая была введена в действие Письмом Министерства морского флота СССР от 22 марта 1988 №48 (далее – Минморфлота, ММФ).

Форма коносамента «Совпетробилл» предназначена для «оформления перевозок на советских судах нефтеналивных грузов – как советских внешнеторговых, так и грузов иностранных фрахтователей».

Достоинствами этой проформы Минморфлот называл условия, помещенные на оборотную сторону: они «направлены на улучшение позиции перевозчика при рассмотрении споров, вытекающих из коносаментов («Paramount Clause», «Arbitration», «New Jason Clause», «Both-To-Blame Collision Clause», «Lien», «Pumping in and out»).

Советским пароходствам предлагалось подавать заявки во Всесоюзное объединение «Мортехинформреклама» для изготовления необходимого количества бланков. Иными словами, бланки коносаментов печатали типографским способом, а впоследствии пароходства самостоятельно их заполняли: на лицевой стороне коносамента указывались данные об отправителе и получателе, портах погрузки и выгрузки, а также сведения о грузе. Обратная сторона содержала заранее пропечатанные условия перевозки, применимого права и арбитража.

При этом В/О «Мортехинформреклама» в первую очередь хорошо известно как издатель книг о морском транспорте. За время своего существования это объединение издало огромное количество литературы: от книг по вопросам судовождения и эксплуатации морского транспорта, словарей, руководств, правил, справочников до сборников научных трудов по морскому праву. Стоит отметить, что все документы Минморфлота СССР, включая приказы, письма и прочее, публиковала тоже «Мортехинформреклама».

Согласно тому же письму Минморфлота советским пароходствам следовало использовать «Совпетробилл» при оформлении всех внешнеторговых перевозок нефтеналивных грузов и грузов иностранных фрахтователей.

На момент введения в действие обсуждаемой проформы советские морские пароходства структурно подчинялись Министерству морского флота СССР. В те годы международными перевозками нефтеналивных грузов занимались Новороссийское, Приморское, Латвийское морские пароходства и учрежденное в 1988 году Акционерное коммерческое предприятие «Советский коммерческий флот» («Совкомфлот»).

Самый большой танкерный флот был у Новороссийского морского пароходства, которое, как достоверно известно, использовало проформу. Этот факт подтверждается арбитражной практикой. Речь идет о деле № 15/1996 Морской арбитражной комиссии при Торгово-промышленной палате Российской Федерации (МАК при ТПП РФ), решение по которому вынесли 4 июня 1997 года.

Этот спор касался ответственности перевозчика за ущерб, который нанесли из-за сочетания нескольких обстоятельств: за одни из них перевозчик не отвечает (ошибка в судовождении), а за другие, наоборот, отвечает (небрежность самого перевозчика). В том разбирательстве речь шла о положениях оговорки об общей аварии и новой оговорки Джейсон (п. 3 и 4 «Совпетробилл»).

В рамках дела № 15/1996 МАК при ТПП РФ также разрешал вопрос своей компетенции. В п. 2 «Совпетробилла» указано, что все вытекающие из него споры должна рассматривать Морская арбитражная комиссия при Торгово-промышленной палате<sup>1</sup>. Арбитры признали, что МАК при ТПП РФ является правопреемницей Морской арбитражной комиссии при Торгово-

промышленной палате СССР, поэтому вправе разрешать споры на основании арбитражных соглашений советских времен<sup>2</sup>.

Похоже, что типографских печатных бланков, выполненных В/О «Мортехинформреклама»<sup>3</sup> по заказам советских пароходств в обороте не осталось, да и едва ли такие бланки имеют практический, а не эстетический смысл в наш цифровой век. Тем не менее, печатный бланк, изготовленный типографским способом, мог бы представлять значительный интерес для наших читателей - совсем другие ощущения, когда видишь подобные документы на аутентичной бумаге с эмблемой ММФ, а не привычные в настоящее время листы А4 со шрифтом Arial или Times New Roman, отпечатанные на лазерном принтере<sup>4</sup>.

Возвращаясь к практическому аспекту, отдельно подчеркну, что коносамент в печатном виде – это приложение к Письму Минморфлота СССР от 22 марта 1988 г. №48, которое изготовлено на печатной машинке. В этом выпуске журнала мы достоверно перепечатали проформу: буквально строка за строкой, чтобы текст полностью совпадал с оригиналом (приложением к письму ММФ).

Как это порой бывает с хорошо исполненными вещами, «Совпетробилл» пережил страну, в которой был создан, и сейчас пользуется популярностью среди перевозчиков нефтепродуктов. В настоящее время российские

и иностранные (например, английские) юристы, практикующие в сфере морского права, до сих пор сталкиваются со спорами из перевозок, где фигурирует именно проформа «Sovpetrobill». Коносамент предназначен для использования с чартерами, под которыми имеются в виду договоры перевозки нефтеналивных грузов (рейсовые чартеры / voyage charters). В частности, перевозчики используют «Sovpetrobill» совместно с проформами чартеров «ASBATANKVOY», «BPVOY», «SHELLVOY», «EXXONMOBILVOY».

Популярность «Sovpetrobill» неудивительна: перевозчики выбирают его, поскольку условия этой проформы направлены на улучшение их позиции при рассмотрении споров, вытекающих из коносаментов. Именно с этой целью документ изначально и разработали. Коносамент отсылает к Гаагским и Гааго-Висбийским правилам 1924/1968 годов, а в части общей аварии – к Йорк-Антверпенским правилам 1974 года. Последние считаются одними из наиболее благоприятных для защиты интересов судовладельца. Общая тенденция была на уменьшение общеаварийных расходов, которые могут отнести на грузовладельца (поправки 1990 года к правилам 1974 года, Правила 1994, 2004, 2016 годов). Интерес представляет и право залога/удержания (lien) на груз за причитающийся фрахт, мертвый фрахт, демередж, а также расходы по их взысканию.

<sup>1</sup> (2) ARBITRATION / All claims and disputes arising under and in connection with this Bill of Lading shall be settled in Maritime Arbitration Commission at the USSR Chamber of Commerce and Industry in Moscow.

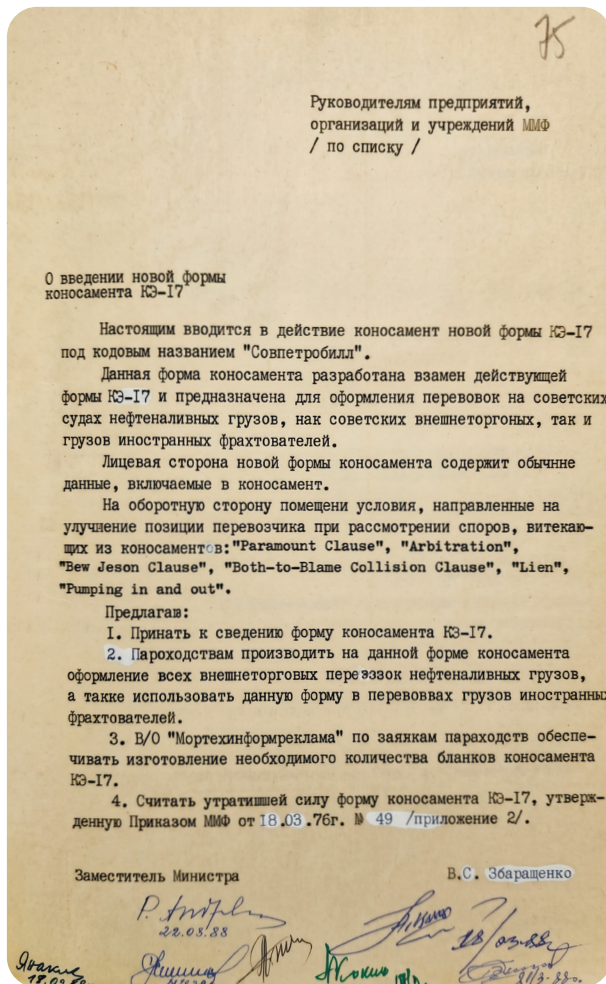
<sup>2</sup> Из практики Морской арбитражной комиссии при Торгово-промышленной палате Российской Федерации. 1987–2005 годы / Под ред. С.Н. Лебедева, А.И. Лободы, Д.Б. Филимонова. – М.: Статут, 2009. – 520 с., С.114–136.

<sup>3</sup> Впоследствии было преобразовано в ОАО «Мортехинформреклама» и исключено из реестра юридических лиц в 2016 году; фактически прекратило деятельность гораздо ранее.

<sup>4</sup> Редакции журнала «Морское право» не удалось получить копию коносамента, изготовленного типографией В/О «Мортехинформреклама». С таким запросом в июне и ноябре 2025 года мы обращались в МАК, в архивах которого, очевидно, есть «Совпетробилл» Новороссийского морского пароходства. В МАК сослались на тайну арбитража, хотя наш запрос предусматривал предоставление обезличенной проформы документа. Более того, речь шла об архивном деле МАК 1996 года, которое детально описано (опубликованы: наименования сторон, их аргументы, представленные доказательства, суммы спора, решение арбитров) в книге «Из практики Морской арбитражной комиссии при Торгово-промышленной палате Российской Федерации. 1987–2005 годы». Предположительно, такие бланки имелись и в «Союзморниипроекте» (Проектно-изыскательский и научно-исследовательский институт морского транспорта «СОЮЗ-МОРНИИПРОЕКТ»), который многие десятилетия тесно сотрудничал с В/О «Мортехинформреклама». По информации нашей редакции, библиотека «Союзморниипроекта» перешла в частное владение выдающегося российского юриста – Кулишковой Ольги Васильевны (автор многочисленных публикаций по морскому праву, включая обзор Дела МАК при ТПП РФ № 15/1996, а также арбитр МАК). Такую информацию в 2021 году сообщил Ассоциации морского права конкурсный управляющий, банкротившегося с 2018 года «Союзморниипроекта», когда руководство RUMLA обратилось к нему с целью приобрести библиотеку института и сохранить ценное наследие: многочисленные книги, документы, публикации по морскому праву.

К сожалению, ни в ноябре 2025 года, ни в феврале 2026 года Ольга Васильевна не ответила на многочисленные запросы редакции «Морского Права», сославшись на отсутствие свободного времени для общения с журналистами.





В приложении к письму Минморфлота СССР от 22 марта 1988 г. №48 коносамент «Совпетробилл» / «Sovpetrobill» / «КЭ-17» приведён только на английском языке, что обусловлено его использованием для международных перевозок нефтеналивных грузов.

В целях популяризации морского права и практической помощи участникам отрасли, в настоящем выпуске мы публикуем не только оригинальную проформу коносамента, но и её перевод на русский язык.

Перевод одних оговорок, например, о приёме прав и арбитраже, не представляет

сложности. С другими же ситуация сложнее. Многие оговорки широко распространены и встречаются в проформах коносаментов и чартеров, а их переводы на русский язык опубликованы как в литературе, так и в самих переводах чартеров и коносаментов<sup>5</sup>. Однако качество таких переводов сильно различается: одни в целом удачны и требуют лишь стилистической правки, другие же переведены настолько неудачно, что теряют всякий смысл.

Характерный пример – «Both-to-Blame Collision Clause». Эта оговорка содержится, в частности, в коносаменте «Congenbill» / «КОНДЖЕНБИЛ». Перевод коносаментов на русский язык легко можно найти в Интернете, например, на сайте «Кодекс»<sup>6</sup>, согласно указанию источника, его перевод сверен по изданию: «Коммерческая работа на речном транспорте при заграничных перевозках», Справочное пособие, Информ. сб. N 30, Москва, 1994 г.

Оригинальная английская версия –

«(5) BOTH-TO-BLAME COLLISION CLAUSE

*If the vessel comes into collision with another ship as a result of the negligence of the other ship and any act, neglect or default of the Master, Mariner, Pilot or the servants of the Carrier in the navigation or management of the vessel, the Owners of the cargo carried hereunder will indemnify the Carrier against all loss or liability to the other or non-carrying ship or her Owners in so far as such loss or liability represents loss of or damage to, or any claim whatsoever of the Owners of said cargo, paid or payable by the other or non-carrying ship or her Owners to the owners of said cargo and set-off, recouped or recovered by the other or non-carrying ship or her Owners as part of their claim against the carrying Vessel or Carrier. The foregoing provisions shall also apply where the Owners, operators or those in charge of any ship or ships or objects other than, or in addition to, the colliding ships or objects are at fault in respect of a collision or contact.»*

<sup>5</sup> (Например, Проформы чартеров и коносаментов (2-М). Кн. 1–12 / под ред. В. В. Пузырёва. – СПб.: Изд-во «ЦНИИМФ», 1994–2005

<sup>6</sup> docs.cntd.ru – электронный фонд нормативно-технической и нормативно-правовой информации Консорциума «Кодекс». Страница с переводом коносаментов «Congenbill» / «КОНДЖЕНБИЛ» – <https://docs.cntd.ru/document/1900686>, дата обращения 31.03.2026.

<sup>7</sup> Мамулян А. С., Кашки С. Ю. Англо-русский полный юридический словарь. – М.: Изд-во Эксмо, 2005. – 816 с., стр. 404.

<sup>8</sup> Международная Конвенция об унификации некоторых правил о коносаменте, Брюссель, 25 августа 1924 г.

<sup>9</sup> Протокол об изменении Международной конвенции об унификации некоторых правил о коносаменте, подписанной в Брюсселе 25 августа 1924 года», Брюссель, 23 февраля 1968 г.

Перевод в вышеуказанном источнике [неудачный перевод] –

**«ОГОВОРКА О ВЗАИМНОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ПРИ СТОЛКНОВЕНИИ.**

*Если судно столкнется с другим судном в результате небрежности этого другого судна и любого действия, небрежности или ошибки капитана, члена экипажа, лоцмана или служащих перевозчика в судовождении или в управлении судном, то владельцы перевозимого по данному чартеру груза отказываются от каких-либо претензий к перевозчику по всем убыткам и освобождают его от всякой ответственности перед другим, не перевозящим данный груз судном или его владельцем в той мере, в какой такие убытки или ответственность представляют какие бы то ни было убытки, ущерб или претензию владельцев упомянутого груза, оплаченные или подлежащие оплате другим, не перевозящим данный груз судном или его владельцами владельцам указанного груза и предъявленные, удержанные или полученные в порядке возмещения другим, не перевозящим данный груз судном или его владельцами как часть их претензий к перевозящему груз судну или к перевозчику. Приведенные условия применяются также и в том случае, если судовладельцы, управляющие или лица, в ведении которых находится любое судно, или суда, или другие объекты, не участвовавшие или участвовавшие в столкновении судов или объектов, виновны в обстоятельствах столкновения или касания.»*

Перевод оговорки громоздкий, первое предложение состоит из 124-х слов, второе – из 44-х слов. Однако, это присуще и оригиналу – 126 и 39 слов соответственно. Такая длина предложений делает их трудными для восприятия. Но главная проблема не в длине, а в сложности восприятия смысла оговорки («владельцы... ..груза... .. освобождают его [перевозчика] от всякой ответственности перед другим... ..судном»). С позиции российского права из такой формулировки трудно понять, о каком именно «освобождении от ответственности» идет речь и как грузовладелец может освободить перевозчика от ответственности перед третьим лицом.

Корень проблемы приведённого выше неудачного перевода в передаче смысла понятия «to indemnify». В англо-русских юридических словарях<sup>7</sup> «to indemnify» переводится как гарантировать возмещение вреда, ущерба; возмещать

вред, убыток; освобождать от наказания; компенсировать.

Ниже представлен перевод оговорки «Both-to-Blame Collision Clause», который правильнее отражает правовую природу института «indemnity»:

**ОГОВОРКА О ВЗАИМНОЙ ВИНЕ В СТОЛКНОВЕНИИ**

*В случае если судно столкнется с другим судном вследствие небрежности другого судна или любых действий, небрежности или упущения капитана, члена экипажа, лоцмана или служащих перевозчика в судовождении или управлении судном владельцы груза, перевозимого по настоящему коносаменту, обязуются возместить Перевозчику все потери, вызванные ответственностью перед другим, не перевозящим груз судном или его владельцами в той степени в которой эти потери или ответственность являются убытками за утрату или повреждение груза, или любыми требованиями владельцев указанного груза, уплаченными или подлежащими уплате другим, не перевозящим груз судном или его владельцами владельцам указанного груза, равно как и зачтенные, возмещенные или взысканные другим, не перевозящим груз судном или его владельцами, в качестве части своих требований к перевозящему груз судну или перевозчику.*

*Вышеизложенные положения применяются также в тех случаях, когда судовладельцы, операторы или лица, управляющие каким-либо судном, судами либо объектами, иными, нежели столкнувшиеся суда или объекты, или наряду с ними, виновны в столкновении или контакте.*

Чтобы правильно понять правовую природу обязательства владельца груза, необходимо разобраться в цели, которую преследует перевозчик, включая данную оговорку в договор перевозки (коносамент, чартер).

Широко распространённые Гагские правила<sup>8</sup> (равно как и Гагско-Висбийские<sup>9</sup> правила, далее – Правила) предусматривают обширное количество рисков, за которые перевозчик (судно) не несёт ответственность. В частности, ни перевозчик, ни судно не отвечают за потери или убытки, возникшие вследствие или явившиеся результатом действий, небрежности или упущения капитана, члена экипажа, лоцмана или служащих перевозчика в судовождении или управлении судном (так называемое правило о «навигационной ошибке»). В случае причинения убытков грузу в результате столкновения судов

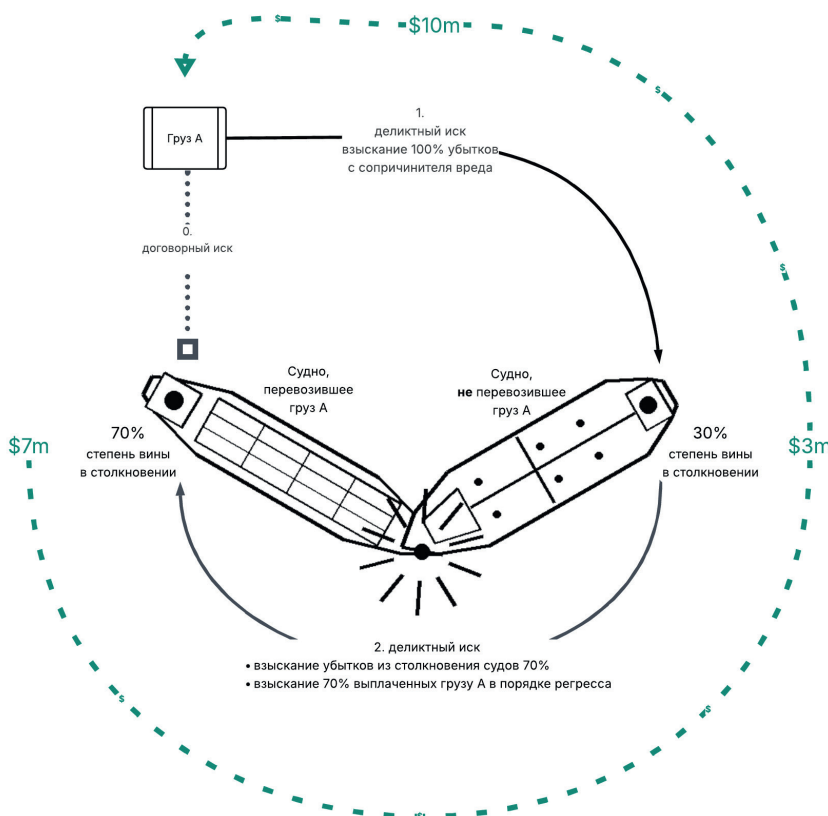
вследствие навигационной ошибки, требования владельца перевозимого груза не подлежат удовлетворению в силу статьи IV(2)(a) Правил (отсылка к Правилам обычно содержится в договоре перевозки, чартере, коносаменте). Аналогичная норма содержится и в статье 167 КТМ РФ. Отношения по перевозке и причинению убытков во время перевозки регулируются договором, и договорный иск не будет подлежать удовлетворению, в силу указанных причин.

В обход договорного иска владелец груза может предъявить деликтный иск к другому, не перевозившему груз судну, виновному в столкновении. К деликтному требованию владельца груза не будут применяться ни положения договора перевозки (чартера, коносамента), ни Правила, освобождающие перевозчика от ответственности. Другое, не перевозившее груз судно, виновное в столкновении, возместив 100% убытков владельцу груза, приобретёт требование в порядке регресса к судну, перевозившему груз пропорционально степени своей вины в столкновении (в подавляющем большинстве случаев вина судов в столкновении является смешанной).

Перевозчик, изначально защищенный договором перевозки (Правилами) от исков, когда убытки грузу явились следствием навигационной ошибки, оказывается в ситуации, когда он фактически возмещает (пусть и в части, пропорционально степени своей вины в столкновении) убытки владельцу груза через регрессный иск другого судна, в составе убытков которого будет сумма, выплаченная владельцу груза. Этот экономический эффект можно наглядно проиллюстрировать на схеме (зелёным цветом):

Именно такую ситуацию и призвана предотвратить оговорка «Both-to-Blame Collision Clause». Она не «освобождает» перевозчика от ответственности перед другим судном, а возлагает на грузовладельца обязанность возместить перевозчику те потери, которые перевозчик понесет вследствие регрессного требования другого, не перевозившего груз судна. Иными словами, если грузовладелец получил возмещение от другого судна, а это другое судно затем взыскало соответствующую сумму с перевозчика, грузовладелец должен компенсировать перевозчику такие потери.

С точки зрения российского права после реформы гражданского законодательства 2015



0. Взыскание убытков по договорному иску владельца груза к перевозчику невозможно в силу положений статьи IV(2)(a) Гаагских / Гаагско-Висбийских правил, которые освобождают перевозчика от ответственности за навигационную ошибку. Аналогичная норма содержится в статье 167 КТМ РФ.

1. Взыскание убытков по деликтному иску владельца груза к владельцу судна, не перевозившего груз. Убытки находятся в причинно-следственной связи с поведением деликтанта даже при смешанной вине (допустим, 30%).

2. Взыскание убытков в порядке регресса, выплаченных грузу А, в пропорции равной степени вины в столкновении.

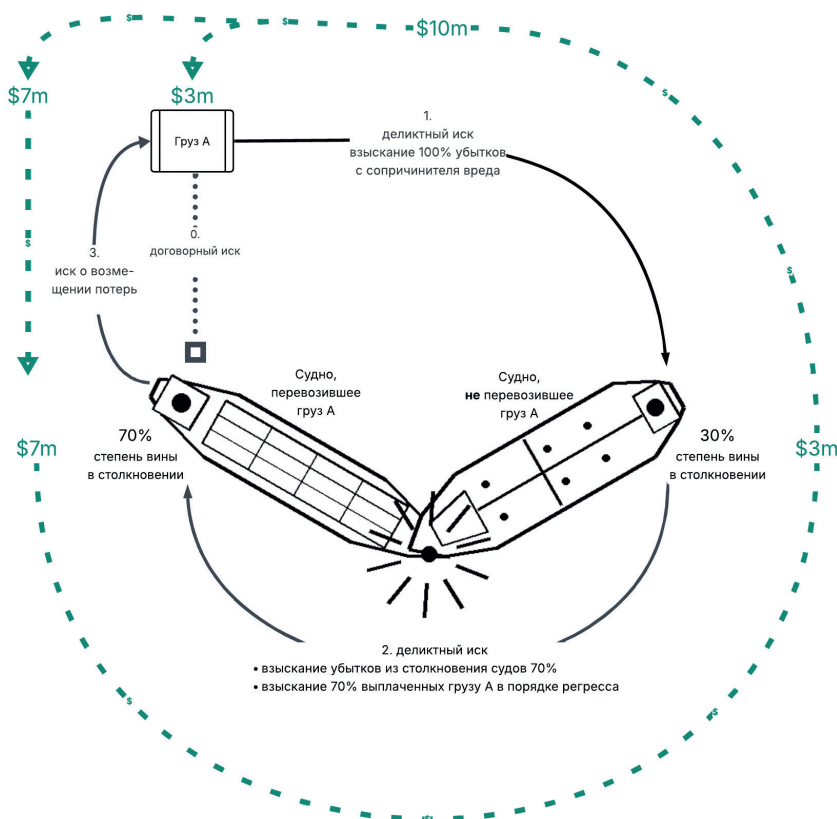
года такая конструкция ближе всего к соглашению о возмещении потерь. До реформы аналога английского indemnity в российском праве не существовало. После появления статьи 406.1 ГК РФ институт возмещения потерь может использоваться для объяснения правовой природы подобных оговорок в российских правовых реалиях.

В контексте российского права оговорку «Both-to-Blame Collision Clause» следует понимать как соглашение, по которому грузовладелец принимает на себя обязанность возместить перевозчику потери, возникшие в результате оговоренных обстоятельств – регрессного требования другого судна. Такое регрессное требование, в свою очередь, возникает потому, что грузовладелец сначала взыскал свои убытки в полном объёме с другого судна, не являвшегося перевозчиком, тем самым обойдя договорные ограничения ответственности перевозчика. Иными словами, смысл оговорки в том, что она перераспределяет риск косвенного взыскания убытков с перевозчика и возвращает стороны к тому экономическому результату, который должен был бы наступить при прямом применении договора перевозки и Гаагских или Гаагско-Висбийских правил.

Экономический эффект оговорки «Both-to-Blame Collision Clause» можно продемонстрировать следующей схемой (зелёным цветом):

Не прибегая к отсутствующему на тот момент в российском праве понятию «возмещения потерь», Г. Г. Иванов пояснял смысл оговорки «Both-to-Blame Collision Clause» используя конструкцию «обязуется вернуть судну»: «...владелец груза может взыскать 100% своих убытков с судна, которое не перевозило груз, независимо от степени вины этого судна в столкновении. Для того чтобы избежать таких последствий, перевозчики выработали специальную оговорку для включения в чартеры и коносаменты (Both-to-Blame Collision Clause) при применении права США. Согласно этой оговорке грузовладелец обязуется вернуть судну, на котором перевозился груз, ту часть убытков, которую оно вынуждено уплатить второму судну, участвовавшему в столкновении и с которого были взысканы 100% убытков по грузу (грузовладелец поступает так потому, что перевозчик освобождается от ответственности за навигационную ошибку по Гаагско-Висбийским правилам)<sup>10</sup>.

Г. Г. Иванов отмечает использование этой оговорки при применении права США. Имеет ли смысл использование данной оговорки в



0. Взыскание убытков по договорному иску владельца груза к перевозчику невозможно в силу положений статьи IV(2) (а) Гаагских / Гаагско-Висбийских правил, которые освобождают перевозчика от ответственности за навигационную ошибку. Аналогичная норма содержится в статье 167 КТМ РФ.

1. Взыскание убытков по деликтному иску владельца груза к владельцу судна, не перевозившего груз. Убытки находятся в причинно-следственной связи с поведением деликтанта даже при смешанной вине (допустим, 30%).

2. Взыскание убытков в порядке регресса, выплаченных грузу А, в пропорции равной степени вины в столкновении.

3. Иск о возмещении потерь в размере суммы, выплаченной по регрессному иску.

российском праве? Общее правило статьи 1080 ГК РФ предусматривает, что лица, совместно причинившие вред, отвечают перед потерпевшим солидарно. Если вред был причинён в результате деликта – столкновения двух судов, может ли по российскому праву деликтный иск быть предъявлен к судну, не перевозившему груз, виновному в столкновении, на основании этой нормы?

В данном случае будет действовать специальная норма статьи 313 КТМ РФ, согласно которой за убытки, причиненные имуществу третьих лиц, владельцы судов, виновных в столкновении, несут ответственность соразмерно степени их вины. Исключение составляет ответственность перед третьими лицами за убытки, причиненные в результате смерти или повреждения здоровья людей, которая является солидарной, с правом регресса судовладельца, уплатившего сумму большую, чем ему следует уплатить, к другим судовладельцам.

Статья 313 КТМ РФ фактически дословно воспроизводит часть 1 статьи 4 «Конвенции для объединения некоторых правил относительно столкновения судов», Брюссель 23 сентября 1910 г. (далее – Конвенция о столкновении 1910 г.).

Таким образом, «Both-to-Blame Collision Clause» имеет смысл только в правопорядках, где не применяются нормы Конвенции о столкновении 1910 г., или где в национальном законодательстве отсутствуют нормы, аналогичные нормам Конвенции о столкновении 1910 г.<sup>11</sup> о доле ответственности, пропорционально степени вины<sup>12</sup>.

Целью Международного морского комитета – ММК (Comité Maritime International – CMI) является унификация морского права во всех его аспектах. Ассоциация морского права (RUMLA), будучи членом ММК от России, разделяет данную цель и способствует таковой унификации, в том числе, посредством издания журнала «Морское право». Пользуясь случаем, я хотел

выпуск

- Перевод Английского закона о морском страховании 1906 года 3/2021
- Перевод Английского закона о страховании 2015 года 2/2022
- Статья о единообразном толкование правил лишения права на ограничение ответственности судовладельца по Конвенциям ИМО и Таблица с параллельным текстом переводов термина «recklessly» в международных договорах СССР/РФ 4/2022
- Руководство Фондов ИОПС по предъявлению исков из разливов нефти 1/2024
- Руководство Международного морского комитета в отношении общей аварии
- Проформы обеспечения требований по общей аварии 1/2025
- Йорк-Антверпенские правила 2016 года

*Краснокутский К. И*

<sup>10</sup> Иванов Г.Г. Правовое регулирование морского судоходства в Российской Федерации. 2-е изд., перераб. и доп. М.: Морские вести России, 2009. 496 с.

<sup>11</sup> Депозитарием Конвенции является Бельгия, статус доступен на официальном сайте. Членами Конвенции является 81 государство. <https://diplomatie.belgium.be/fr/traites/accords-dont-la-belgique-est-depositaire>. – дата обращения 31.03.2026

<sup>12</sup> Аналогично нормам Конвенции во многих правопорядках государствах не-членов закреплены положения о доле, а не солидарной ответственности.

<sup>13</sup> Статья 1 Конституции Международного морского комитета (Comité Maritime International - CMI).

## IV. UNIFICATION OF MARITIME LAW

In our regular “Unification of Maritime Law”-section, we publish the Sovpetrobill / KE-17 standard-form bill of lading, which was brought into force by Letter No. 48 of the USSR Ministry of the Maritime Fleet of March 22, 1988 (hereinafter, “Minmorflot,” or “MMF”).

The Sovpetrobill bill of lading form is intended for “documenting on Soviet vessels the carriage of bulk oil cargoes on both Soviet foreign-trade cargoes and cargoes of foreign charterers.”

Among the merits of this standard form, Minmorflot identified the clauses printed on the reverse, which were “directed at strengthening the carrier’s position in disputes arising out of bills of lading (“Paramount Clause”, “Arbitration”, “New Jason Clause”, “Both-to-Blame Collision Clause”, “Lien”, “Pumping In and Out”).”

Soviet shipping companies were invited to submit applications to the All-Union Association “Mortechinformreklama” for the production of the required amount of forms. In other words, the bill of lading forms were typeset and printed, and were thereafter filled in by the shipping companies themselves: the front of the bill of lading set out the particulars of the shipper and consignee, the ports of loading and discharge, and the cargo description. The reverse side contained pre-printed terms as to carriage, applicable law, and arbitration.

The All-Union Association “Mortechinformreklama” is, however, best known first and foremost as a publisher of books on maritime transport. Throughout its existence, the association issued an enormous body of literature: from books on navigation and the operation of maritime transport, dictionaries, manuals, rules, and reference works, to collections of scholarly papers on maritime law. It is also worth noting that all documents of the USSR Ministry of the Maritime Fleet orders, letters, etc. were likewise published by “Mortechinformreklama”.

Pursuant to the same Minmorflot letter, Soviet shipping companies were to use Sovpetrobill for all foreign-trade carriage of oil cargoes and of cargoes of foreign charterers.

At the time the Sovpetrobill form was brought into force, the Soviet shipping companies were structurally subordinate to the USSR Ministry of the Maritime Fleet. In those years, the international carriage of oil cargoes was undertaken by the Novorossiysk, Primorsk, and Latvian Shipping Companies, as well as by the joint-stock commercial enterprise Soviet Commercial Fleet (Sovkomflot), established in 1988.

The largest tanker fleet was operated by the Novorossiysk Shipping Company, which is reliably known to have made use of the standard form. This is confirmed by arbitral practices specifically, Case No. 15/1996 of the Maritime Arbitration Commission at the Chamber of Commerce and Industry of the Russian Federation (the “MAC at the CCI of the Russian Federation”), where the award was rendered on June 4, 1997.

That dispute concerned the carrier’s liability for damage caused by a combination of circumstances some for which the carrier is not liable (error in navigation), and others for which the carrier is liable (the carrier’s own negligence). Those proceedings related to the General Average and New Jason Clauses (clauses 3 and 4 of Sovpetrobill).

Within Case No. 15/1996, the MAC at the CCI of the Russian Federation also addressed the question of its own jurisdiction. Clause 2 of Sovpetrobill provides that all disputes arising out of it are to be referred to the Maritime Arbitration Commission at the Chamber of Commerce and Industry.<sup>14</sup> The arbitrators held that the MAC at the CCI of the Russian Federation is the legal successor to the Maritime Arbitration Commission at the USSR Chamber of Commerce and Industry, and that it therefore had jurisdiction to resolve

disputes pursuant to arbitration agreements concluded in the Soviet period.<sup>15</sup>

It appears that no typographically produced blank forms produced by *Mortechinformreklama*<sup>16</sup> for Soviet shipping companies remain in circulation, and it is unlikely that such forms would have any practical, as opposed to aesthetic, significance in our digital age. Even so, a typographically produced blank form would be of considerable interest to our readers: there is something quite different about seeing such documents on authentic paper bearing the MMF emblem, rather than the now-customary A4 sheets in Arial or Times New Roman printed on a laser printer.<sup>17</sup>

Returning to the practical aspect, it should be emphasized that the printed bill of lading is the appendix to Letter No. 48 of the USSR Minmorflot of March 22, 1988, which was prepared on a typewriter. In the present issue of the journal, we have faithfully reproduced the standard form line by line, so that the text fully matches the original (i.e., the appendix to the MMF letter).

As is sometimes the case with well-made things, *Sovpetrobill* has outlived the country in which it was created and is today widely used by carriers of oil and petroleum products. Russian and foreign maritime lawyers (English ones, for instance) still encounter disputes arising out of carriage in which the *Sovpetrobill* standard form figures. The bill of lading is intended for

use with charterparties, contracts for the carriage of bulk oil cargoes by sea (voyage charters). In particular, carriers use *Sovpetrobill* in conjunction with the *ASBATANKVOY*, *BPVOY*, *SHELLVOY*, and *EXXONMOBILVOY* charter forms.

The popularity of *Sovpetrobill* is not surprising: carriers select it because the terms of the form are directed at strengthening their position in disputes arising out of bills of lading. That is precisely the purpose for which the document was originally designed. The bill of lading refers to the Hague and Hague-Visby Rules of 1924 and 1968 and, with respect to general average, to the York-Antwerp Rules of 1974. The latter are regarded as among the most favorable for the shipowners. The general trend has been toward reducing the general average expenses that may be allocated to the cargo owner (the 1990 amendments to the 1974 Rules; the 1994, 2004, and 2016 versions). The lien on cargo for freight, dead freight, and demurrage, and for the costs of recovering the same, is also of interest.

In the appendix to Letter No. 48 of the USSR Minmorflot of March 22, 1988, the *Sovpetrobill* / KE-17 bill of lading appears in English only, owing to its use in international carriage of oil cargoes.

For purposes of promoting maritime law and providing practical assistance to industry participants, in the present issue we publish not only the original bill of lading form, but also its Russian translation.

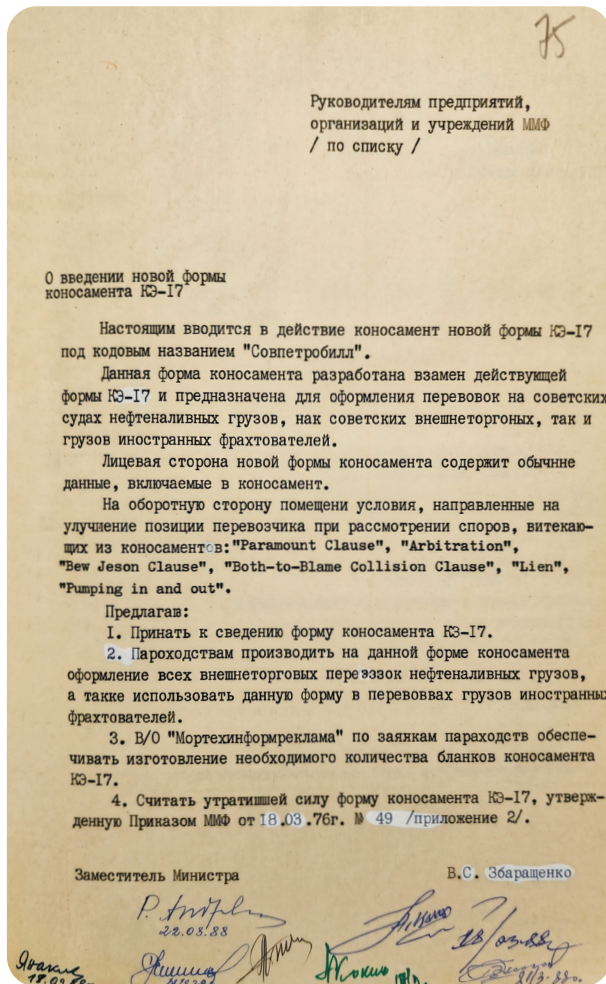
<sup>14</sup> (2) ARBITRATION / All claims and disputes arising under and in connection with this Bill of Lading shall be settled in Maritime Arbitration Commission at the USSR Chamber of Commerce and Industry in Moscow.

<sup>15</sup> From the Practice of the Maritime Arbitration Commission at the Chamber of Commerce and Industry of the Russian Federation, 1987–2005, ed. S. N. Lebedev, A. I. Loboda, and D. B. Filimonov (Moscow: Statut, 2009), 520 pp., at pp. 114–136.

<sup>16</sup> It was subsequently reorganized as the Open Joint-Stock Company “*Mortechinformreklama*” and was struck from the register of legal entities in 2016, although in fact it had ceased operations much earlier.

<sup>17</sup> The editorial board of the Maritime Law Journal was unable to obtain a copy of a bill of lading typographically produced by the All-Union Association “*Mortechinformreklama*”. We submitted such requests to the MAC in June and November 2025; the MAC’s archives evidently contain a *Sovpetrobill* issued by the Novorossiysk Shipping Company. The MAC invoked arbitral confidentiality, notwithstanding the fact that our request was limited to an anonymized version of the form. This is particularly notable given that the request concerned an archived MAC case from 1996 that is described in detail (with publication of the parties’ names, their submissions, the evidence adduced, the sums in dispute, and the arbitrators’ award) in the book *From the Practice of the Maritime Arbitration Commission at the Chamber of Commerce and Industry of the Russian Federation, 1987–2005*. Presumably, such forms were also held by “*Soyuzmorniiproekt*” (the Design, Survey and Research Institute of Maritime Transport “*SOYUZMORNIIPROEKT*”), which had cooperated closely with “*Mortechinformreklama*” for many decades. According to information in the editors’ possession, the “*Soyuzmorniiproekt*” library passed into the private ownership of the eminent Russian lawyer Olga Vasilievna Kulistikova (the author of numerous publications on maritime law, including a review of MAC at the CCI of the Russian Federation Case No. 15/1996, and herself an arbitrator of the MAC). This information was provided to the Russian Maritime Law Association in 2021 by the bankruptcy manager of “*Soyuzmorniiproekt*”, which had been in bankruptcy since 2018, after the RUMLA approached him with a view to acquiring the institute’s library and preserving its valuable legacy of books, documents, and publications on maritime law. Unfortunately, neither in November 2025 nor in February 2026 did Olga Vasilievna





The translation of certain clauses for example, those on applicable law and arbitration, presents no difficulty. With others, however, the situation is more complex. Many of the clauses are widely encountered and appear in standard bills of lading and charterparty forms, and their Russian translations can be found in legal literature and in published translations of charters and bills of lading.<sup>18</sup> The quality of such translations, however, varies considerably: some are generally successful and require only stylistic refinement, while others are so poorly rendered that they lose their meaning altogether.

An illustrative example is the Both-to-Blame Collision Clause. This clause appears, for instance, in the CONGENBILL bill of lading. A Russian translation of that bill of lading is readily available on the Internet at the "Kodeks" website,<sup>19</sup> where the source is identified as having been verified against the publication Commercial Practice in River Transport in Foreign-Trade Carriage, Reference Manual, Information Compendium No. 30, Moscow, 1994.

The original English version reads:

(5) BOTH-TO-BLAME COLLISION CLAUSE

*If the vessel comes into collision with another ship as a result of the negligence of the other ship and any act, neglect or default of the Master, Mariner, Pilot or the servants of the Carrier in the navigation or management of the vessel, the Owners of the cargo carried hereunder will indemnify the Carrier against all loss or liability to the other or non-carrying ship or her Owners in so far as such loss or liability represents loss of or damage to, or any claim whatsoever of the Owners of said cargo, paid or payable by the other or non-carrying ship or her Owners to the owners of said cargo and set-off, recouped or recovered by the other or non-carrying ship or her Owners as part of their claim against the carrying Vessel or Carrier. The foregoing provisions shall also apply where the Owners, operators or those in charge of any ship or ships or objects other than, or in addition to, the colliding ships or objects are at fault in respect of a collision or contact.*

The translation in the source cited above [an unsuccessful translation], if rendered back into English, conveys the following meaning:

*..the owners... ..of the cargo... ..release [the carrier] from any liability towards another... ..ship...*

The translation of the clause is unwieldy: the first sentence consists of 124 words and the second of 44 words. That said, this is a feature of the original as well - 126 and 39 words respectively. Sentences of such length are difficult to follow. The principal problem, however, lies not in their length but in the difficulty of grasping the meaning of the

<sup>18</sup> See, e.g., Charter and Bill of Lading Forms (2-M), Books 1–12, ed. V. V. Puzyrev (St. Petersburg: TsNIIMF, 1994–2005)  
<sup>19</sup> docs.cntd.ru – the electronic database of normative-technical and normative-legal information of the Kodeks Consortium. The page containing the translation of the CONGENBILL bill of lading is at <https://docs.cntd.ru/document/1900686> (accessed March 31, 2026).

<sup>20</sup> A. S. Mamulyan and S. Yu. Kashkin, English-Russian Comprehensive Legal Dictionary (Moscow: Eksmo, 2005), 816 pp., at p. 404.

<sup>21</sup> International Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Bills of Lading, Brussels, August 25, 1924.

<sup>22</sup> Protocol to amend the International Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Bills of Lading signed at Brussels on August 25, 1924, Brussels, February 23, 1968.

clause (“the owners... .of the cargo... .release [the carrier] from any liability towards another... .ship”). From the standpoint of Russian law, it is difficult to understand from such language what kind of “release from liability” is meant, and how a cargo owner could release a carrier from liability towards a third party.

The root of the problem in the unsuccessful translation lies in conveying the meaning of the term “to indemnify.” In English-Russian legal dictionaries<sup>20</sup> “to indemnify” is rendered, variously, as: to guarantee compensation for harm or damage; to compensate for harm or loss; to release from punishment; and to make whole.

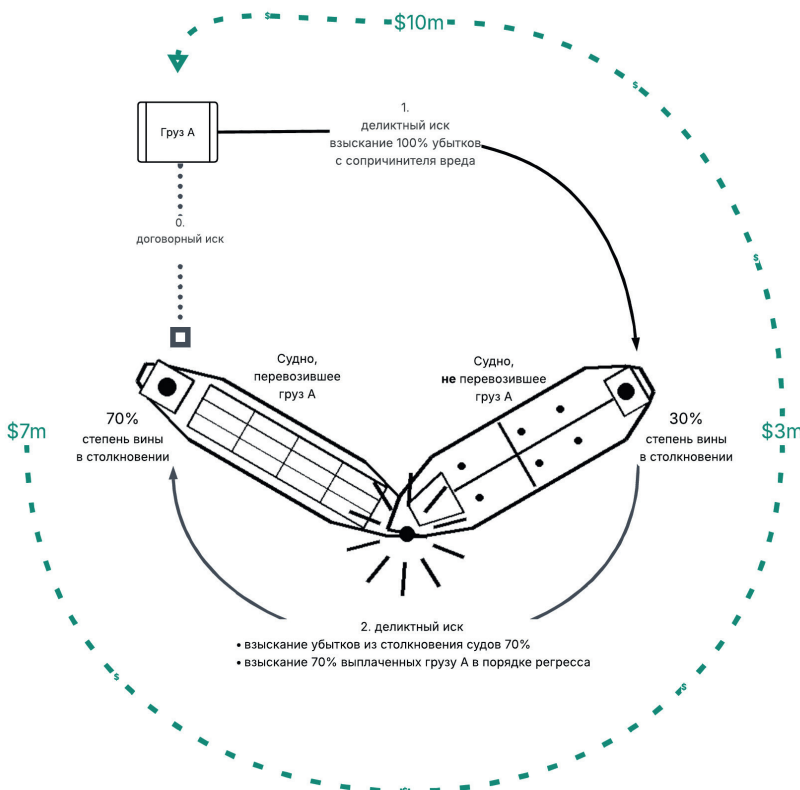
In order to correctly understand the legal nature of the cargo owner’s obligation, one must first understand the purpose pursued by the carrier in incorporating this clause into the contract of carriage (whether bill of lading or charterparty).

The widely applicable Hague Rules<sup>21</sup> (and the Hague-Visby Rules,<sup>22</sup> hereinafter – the “Rules”) set out an extensive list of risks for which the carrier (or vessel) is not liable. In particular, neither the carrier nor the ship shall be responsible for loss or damage arising or resulting from act, neglect, or default of the master, mariner, pilot or the servants of the carrier in the navigation or in the management of the ship (the so-called “error in navigation” defense). Where damage is caused to cargo as a result of a

collision of vessels caused by error in navigation, the cargo owner’s claim cannot be sustained by virtue of Article IV(2)(a) of the Rules (the contract of carriage / charterparty / bill of lading typically incorporates the Rules by reference). An identical rule appears in Article 167 of the Merchant Shipping Code of the Russian Federation (the “MSC RF”). Loss incurred during carriage is governed by the contract, and a contractual claim will not be sustained for the reasons stated above.

A claim in tort is a workaround. The cargo owner may bring a tort claim against the other, non-carrying vessel that was at fault in the collision. The cargo owner’s tort claim is subject neither to the provisions of the contract of carriage (charterparty, bill of lading) nor to the Rules. The other, non-carrying vessel that was at fault in the collision, having compensated the cargo owner for 100% of its losses, will then acquire a recourse claim against the carrying vessel proportionate to its degree of fault in the collision (in the overwhelming majority of cases, the fault of vessels in a collision is shared).

The carrier, initially protected by the contract of carriage (the Rules) from claims where the cargo loss was caused by error in navigation, finds itself in a situation where it in fact compensates (albeit only in part, in proportion to its degree of fault in the collision) the cargo owner for its loss-through the recourse claim of the other vessel, the loss



0. The cargo owner’s contract claim against the carrier cannot be sustained by virtue of Article IV(2)(a) of the Hague / Hague-Visby Rules, which release the carrier from liability for error in navigation. The same rule appears in Article 167 of the MSC RF.

1. Recovery of losses by way of a tort claim by the cargo owner against the owner of the non-carrying vessel. The losses bear a causal connection to the tortfeasor’s conduct even where fault is shared (say, 30%).

2. Recourse recovery by the non-carrying vessel against the carrier, in proportion to the carrier’s degree of fault in the collision, of the sums paid to Cargo A.

component of which will include the sum paid to the cargo owner. This economic effect can be illustrated in the following diagram (in green):

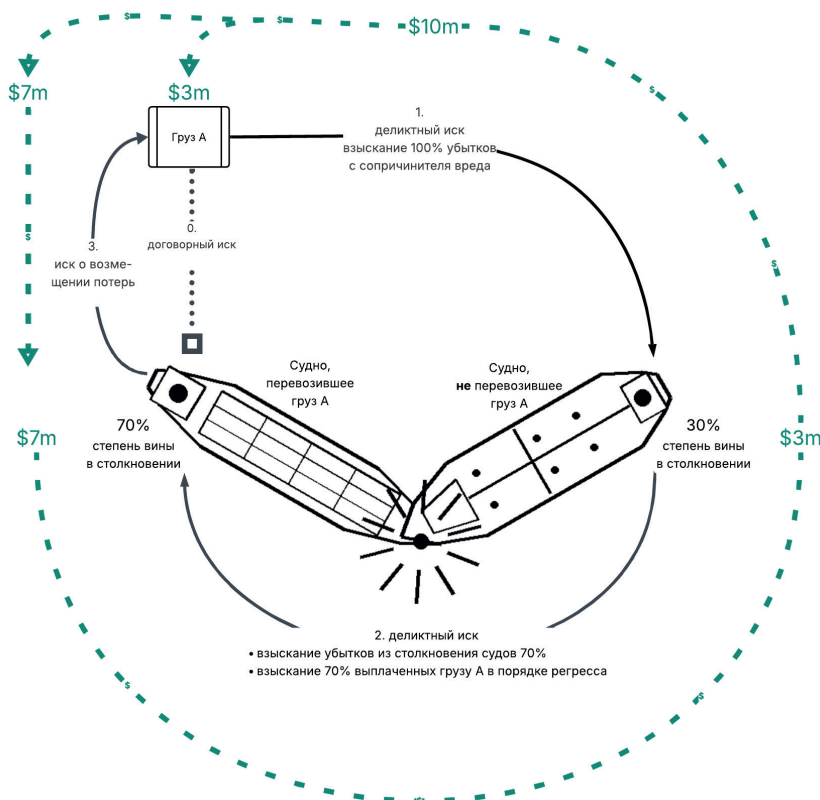
Precisely this situation is what the Both-to-Blame Collision Clause is designed to prevent. It does not “release” the carrier from liability towards the other vessel, as in the wrongful translation of the clause into Russian; rather, it imposes on the cargo owner the duty to indemnify the carrier for those losses the carrier might sustain as a result of the recourse claim by the other, non-carrying vessel. In other words, where the cargo owner has obtained recovery from the other vessel, and that other vessel has then recovered the corresponding sum from the carrier, the cargo owner must compensate the carrier for those losses.

From the standpoint of Russian law, following the 2015 reform of civil legislation, this construction corresponds most closely to a loss-indemnity agreement. Prior to the reform, Russian law contained no equivalent to the English concept of indemnity. Following the introduction of Article 406.1 to the Civil Code of the Russian Federation (the “Civil Code”), the institution of indemnification of losses can now be used to explain the legal nature of such clauses in the realities of Russian law.

In the context of Russian law, the Both-to-Blame Collision Clause should be understood as an agreement under which the cargo owner assumes a duty to indemnify the carrier for losses arising from the stipulated circumstances – namely, a recourse claim by another vessel. Such a recourse claim, in turn, arises because the cargo owner first recovered the full amount of his losses from the other, non-carrying vessel, thereby circumventing the contractual limitations on the carrier’s liability. In other words, the meaning of the clause is that it reallocates the risk of indirect recovery of losses from the carrier and restores the parties to the economic outcome that would have resulted had the contract of carriage and the Hague or Hague-Visby Rules been applied directly.

The economic effect of the Both-to-Blame Collision Clause may be demonstrated by the following diagram (in green):

*Without resorting to the concept of “indemnification of losses”, which did not exist in Russian law at the time, G. G. Ivanov explained the meaning of the Both-to-Blame Collision Clause using the construction “undertakes to reimburse to the vessel”: “...the cargo owner may recover 100% of his losses from the vessel that did not carry the cargo, irrespective of the degree of fault of that vessel in*



0. The cargo owner’s contract claim against the carrier cannot be sustained by virtue of Article IV(2)(a) of the Hague / Hague-Visby Rules, which release the carrier from liability for error in navigation. The same rule appears in Article 167 of the MSC RF.

1. Recovery of losses by way of a tort claim by the cargo owner against the owner of the non-carrying vessel. The losses bear a causal connection to the tortfeasor’s conduct even where fault is shared (say, 30%).

2. Recourse recovery by the non-carrying vessel against the carrier, in proportion to the carrier’s degree of fault in the collision, of the sums paid to Cargo A.

3. Indemnity claim by the carrier against the cargo owner for the amount paid out under the recourse claim.

*the collision. To avoid such consequences, carriers developed a special clause for inclusion in charters and bills of lading (the Both-to-Blame Collision Clause) for use under U.S. law. Pursuant to this clause, the cargo owner undertakes to reimburse to the vessel on which the cargo was carried that portion of the losses, which the vessel is required to pay to the second vessel involved in the collision, and from which 100% of the cargo losses have been recovered (the cargo owner does so because, under the Hague-Visby Rules, the carrier is released from liability for error in navigation).<sup>23</sup>*

G. G. Ivanov notes the use of this clause under U.S. law. The question is whether it makes sense to use such a clause under Russian law. The general rule of Article 1080 of the Civil Code provides that persons who jointly cause harm are jointly and severally liable to the victim. If harm has been caused as a result of a tort (e.g. a collision of two vessels) can a tort claim under Russian law be brought against the non-carrying vessel that was at fault in the collision on the basis of this rule?

In such a case, the special rule of Article 313 of the MSC RF will apply. Under that rule, in respect of damage caused to the property of third parties, the owners of the vessels at fault in the collision are liable in proportion to their degrees of fault. An

exception is made for liability to third parties for damage caused by death or personal injury, which is joint and several, with the right of recourse of the shipowner that has paid more than his proper share against the other shipowners.

Article 313 of the MSC RF reproduces virtually verbatim Article 4(1) of the Convention for the Unification of Certain Rules of Law with respect to Collision between Vessels, Brussels, September 23, 1910 (hereinafter, the “1910 Collision Convention”).

Accordingly, the Both-to-Blame Collision Clause is meaningful only in those jurisdictions in which the rules of the 1910 Collision Convention do not apply,<sup>24</sup> or whose domestic legislation contains no provisions analogous to those of the 1910 Collision Convention concerning proportional, rather than joint and several, liability.<sup>25</sup>

The aim of the Comité Maritime International (CMI) is the unification of maritime law in all its aspects.<sup>26</sup> The Russian Maritime Law Association (RUMLA), as the CMI member for Russia, shares this aim and contributes to such unification, including by means of the publication of the Maritime Law Journal. Taking this opportunity, I should like to remind our readers that the Maritime Law Journal has previously published the following items in its “Foreign Law” and “Unification of Maritime Law” sections:

	<b>Issue</b>
• Translation of the Marine Insurance Act 1906	3/2021
• Translation of the Insurance Act 2015	2/2022
• An article on the Unified Interpretation on the Test for Breaking the Owner’s Right to Limit Liability under the IMO Liability and Compensation Conventions, together with a table setting out parallel translations of the term «recklessly» in the international treaties of the USSR and the Russian Federation	4/2022
• The IOPC Funds’ Claims Manual	1/2024
• The CMI Guidelines Relating to General Average; General Average Security Forms; the York-Antwerp Rules 2016	1/2025

Konstantin Krasnokutskiy

<sup>23</sup> G. G. Ivanov, *Legal Regulation of Maritime Navigation in the Russian Federation*, 2d ed., revised and supplemented (Moscow: Morskoe Vestnik Rossii, 2009), 496 pp.

<sup>24</sup> The depositary of the Convention is Belgium; its current status is available on the official website. The Convention has 81 States Parties. <https://diplomatie.belgium.be/fr/traites/accords-dont-la-belgique-est-depositaire> (accessed March 31, 2026).

<sup>25</sup> Analogously to the rules of the Convention, the legislation of many non member States provides for proportional, rather than joint and several, liability.

<sup>26</sup> Article 1 of the Constitution of the Comité Maritime International (CMI).

Грузоотправитель:		КОДОВОЕ НАЗВАНИЕ	«СОВПЕТРОБИЛЛ»
		Для ссылок №:	
		Номер коносамента:	
Грузополучатель:			
Адрес для уведомления:			
Судовладелец:		Флаг:	
Судно:		Порт погрузки:	
Порт выгрузки:			
Описание груза		Вес	Объём
Сведения представленные грузоотправителем			
Фрахт и сборы:		ПОГРУЖЕН НА БОРТ вышеуказанный груз в соответствии с заявлением грузоотправителя, по внешним признакам в надлежащем видимом состоянии, для доставки в порт выгрузки или настолько близко к нему, насколько судно может безопасно подойти, оставаясь всегда на плаву.  Вес, качество и состояние неизвестны.  В УДОСТОВЕРЕНИЕ чего подписано вышеуказанное количество оригиналов Коносамента, при исполнении одного из которых остальные теряют силу.	
Фрахт и иные условия перевозки согласно чартер-партии от:  Кодовое название:			
		Место и дата выдачи:	
		Число оригиналов коносаментов:	Подпись:

## (1) ОГОВОРКА ПАРАМАУНТ

Договор морской перевозки, о котором свидетельствует настоящий коносамент, регулируется:

- (а) положениями Кодекса торгового мореплавания СССР 1968 года; либо
- (б) положениями Гаагских правил, содержащихся в Международной конвенции об унификации некоторых правил о коносаментах, подписанной в Брюсселе 25 августа 1924 года, либо
- (с) поправками согласно Протоколу, принятому в Брюсселе 23 февраля 1968 г. – Гаагско-Висбийские правила – в соответствии с законодательством страны грузоотправки, за исключением тех случаев, когда настоящие Конвенция или Протокол применяются к договору перевозки в обязательном порядке.

## (2) АРБИТРАЖ

Все споры и требования, возникающие из настоящего коносамента и в связи с ним, подлежат рассмотрению в Морской арбитражной комиссии при Торгово-промышленной палате СССР, г. Москва.

## (3) ОБЩАЯ АВАРИЯ

Общая авария регулируется, устанавливается и улаживается согласно Йорк-Антверпенским правилам 1974 г. в любом порту или месте по выбору Перевозчика; диспаша составляется в СССР. Взнос доли груза в убытки по Общей аварии выплачивается перевозчику даже в том случае, если такая Общая авария произошла по вине, небрежности или ошибке капитана, лоцмана или члена экипажа.

## (4) НОВАЯ ОГОВОРКА ДЖЕЙСОНА

В случае аварии, опасности, повреждения или бедствия, наступивших до или после начала рейса и являющихся следствием любой причины, независимо от того, является ли она следствием небрежности, за которую или за последствия которой Перевозчик не несет ответственности по закону, договору или в силу других причин, груз, Грузоотправитель, Грузополучатели или Владельцы груза должны нести свою долю по общей аварии совместно с Перевозчиком в оплату любых убытков, пожертвований или расходов, носящих характер общей аварии, которые могут быть произведены или понесены, и оплатить расходы по спасанию и специальные расходы, возникшие по грузу.

Если спасающее судно принадлежит Перевозчику или эксплуатируется им, вознаграждение за спасание выплачивается в столь же полной мере, как если бы такое спасающее судно или суда принадлежали третьим лицам. Депозит, который Перевозчик или его агенты сочтут достаточным для покрытия предполагаемого взноса груза, любого вознаграждения за спасание и специальных расходов по общей аварии, если требуется, должен быть внесен грузом, Грузоотправителями, Грузополучателями или Владельцами груза Перевозчику до сдачи груза.

## (5) ОГОВОРКА О ВЗАИМНОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ПРИ СТОЛКНОВЕНИИ

Если судно столкнется с другим судном в результате небрежности со стороны этого другого судна и любого действия, небрежности или упущения со стороны капитана, моряка, лоцмана или служащих Перевозчика в судовождении или управлении судном, то владельцы перевозимого по данному чартеру груза возмещают перевозчику все убытки и освобождают его от ответственности перед другим или не перевозящим данный груз судном или его Владельцами в той мере, в какой убытки или ответственность представляют какие бы то ни было убытки, ущерб или претензию Владельцев указанного груза, оплаченные или подлежащие оплате другим или не перевозящим груз судном или его Владельцами владельцам указанного груза и зачтенные, удержанные или полученные в порядке возмещения другим или не перевозящим данный груз судном или его владельцами в частичное покрытие их претензии к перевозящему груз судну или к Перевозчику. Вышеуказанные положения применяются также тогда, когда Судовладельцы, операторы или лица, в ведении которых находится судно или суда или иные объекты, не участвующие в столкновении или участвующие в столкновении, виновны в столкновении или навале.

## (6) НАЛИВ И СЛИВ ГРУЗА

Груз подлежит наливу в судно за счёт, на риск и ответственность Фрахтователя. Выгрузка груза из судна путем слива производится за счёт судна, однако риск и ответственность судна ограничиваются пределами его постоянных шланговых соединений, в месте приёмки груза Фрахтователем/Грузополучателем. Если по требованию Фрахтователя после выгрузки судно должно очистить береговые трубопроводы от груза путем прокачки через них воды, время, затраченное на эти операции, засчитывается в стальнойное время. Судно обязано предоставить свои насосы, необходимую мощность для выгрузки во всех портах, а также необходимую рабочую силу. Однако если Судно лишено возможности предоставлять такую мощность по причине действия правил, запрещающих разведение огня на борту, Фрахтователь или Грузополучатель обязаны за свой счёт обеспечить всю энергию, необходимую как для выгрузки, так и для погрузки; расходы на энергию, подаваемую на Судно для иных целей, несёт Судовладелец. Если погрузка груза производится с лихтеров, судно по требованию Фрахтователя обязано предоставить пар за счёт Фрахтователя для перекачки груза в Судно, при условии, что судно имеет оборудование для выработки пара и что правилами не запрещено разведение огня на борту. Все расходы, связанные со сверхурочной работой офицеров и экипажа при погрузке и/или выгрузке, несёт судно.

## (7) ЗАЛОГ

Судовладельцы вправе удерживать груз в обеспечение всех сумм фрахта, мёртвого фрахта, демереджа и расходов по их взысканию.

Shipper		CODE NAME	SOVPETROBILL				
		Reference No	<input style="width: 100%;" type="text"/>				
		BILL OF LADING No.	<input style="width: 100%;" type="text"/>				
Consignee							
Notify address							
Ship owner	Flag						
Vessel	Port of loading						
Port of discharge							
Description of cargo		Weight	Volume				
<p>Particulars furnished by the Shipper</p>							
Freight and charges	<p>SHIPPED ON BOARD the cargo specified above in accordance with Shipper's declaration in apparent good order and condition and to be delivered at port of discharge or so near thereto as the vessel may safely get, always afloat.</p> <p style="text-align: center;"><b>weight, quality, and condition unknown.</b></p> <p>IN WITNESS whereof the abovementioned number of original Bills of Lading have been signed, one of which being accomplished, the others to stand void.</p>						
Freight and other conditions of carriage as per Charter Party dated:  Code name:	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 60%;"></td> <td style="width: 40%;">Place and date of issue</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">Number of original Bs/l</td> <td style="vertical-align: bottom;">Signature</td> </tr> </table>				Place and date of issue	Number of original Bs/l	Signature
	Place and date of issue						
Number of original Bs/l	Signature						

## (1) PARAMOUNT CLAUSE

The Contract of carriage evidenced by this Bill of Lading is governed by:

- (a) the provisions of Merchant Shipping Code of the USSR, 1968 or
- (b) the Hague Rules contained in the International Convention for the Unification of Certain Rules relating to Bills of Lading, dated Brussels 25th August 1924 or
- (c) the said Rules as amended by the Protocol signed in Brussels 23rd February 1968 - the Hague-Visby Rules - as they are enacted in the country of shipment, but only to the extent the said Convention or the Protocol are mandatorily applicable to the Contract of Carriage.

## (2) ARBITRATION

All claims and disputes arising under and in connection with this Bill of Lading shall be settled in Maritime Arbitration Commission at the USSR Chamber of Commerce and Industry in Moscow.

## (3) GENERAL AVERAGE

General average shall be adjusted, stated and settled in accordance with York-Antwerp Rules, 1974 at the port or place at Carrier's option and the average adjustment shall be prepared in the USSR. Cargo's contribution to General Average shall be paid to the Carrier even when such average is the result of a fault, neglect or error of the Master, Pilot or Crew.

## (4) NEW JASON CLAUSE

In the event of accident, danger or disaster before or after commencement of the voyage, resulting from any cause whatsoever, whether due to negligence or not, for which, or for the consequence of which, the Carrier is not responsible, by statute, contract or otherwise, the cargo, Shippers, Consignees or Owners of the cargo shall contribute with Carrier in general average to the payment of any sacrifices, losses or expenses of a general average nature that may be made or incurred and shall pay salvage and special charges incurred in respect of the cargo.

If a salvaging ship is owned or operated by the Carrier, salvage shall be paid for as fully as if the said salvaging ship or ships belonged to strangers. Such deposit as the Carrier or his Agents may deem sufficient to cover the estimated contribution of the cargo and any salvage and special charges thereon shall, if required, be made by the cargo, Shippers, Consignees or Owners of the cargo to the Carrier before delivery.

## (5) BOTH-TO-BLAME COLLISION CLAUSE

If the vessel comes into collision with another ship as a result of the negligence of the other ship and any act, neglect or default of the Master, Mariner, Pilot or the servants of the Carrier in the navigation or management of the vessel, the Owners of the cargo carried hereunder will indemnify the Carrier against all loss or liability to the other or non-carrying ship or her Owners in so far as such loss or liability represents loss of or damage to, or any claim whatsoever of the Owners of said cargo, paid or payable by the other or non-carrying ship or her Owners to the owners of said cargo and set-off, recouped or recovered by the other or non-carrying ship or her Owners as part of their claim against the carrying Vessel or Carrier. The foregoing provisions shall also apply where the Owners, operators or those in charge of any ship or ships or objects other than, or in addition to, the colliding ships or objects are at fault in respect of a collision or contact.

## (6) PUMPING IN AND OUT

The cargo shall be pumped into the Vessel at the expense, risk and peril of the Charterers and shall be pumped out of the Vessel at the expense of the Vessel, but at the risk and peril of the Vessel only so far as the Vessel's permanent hose connections, where delivery of the cargo shall be taken by the Charterer/ Consignee. If required by Charterer, Vessel after discharging is to clear shore pipe lines of cargo by pumping water through them and time consumed for this purpose shall apply against allowed laytime. The Vessel shall supply her pumps and the necessary power for discharging in all ports, as well as necessary hands. However, should the Vessel be prevented from supplying such power by reason of regulations prohibiting fires on board, the Charterer or Consignee shall supply, at its expense, all power necessary for discharging as well as loading, but the Owner shall pay for power supplied to the Vessel for other purposes. If cargo is loaded from lighters, the Vessel shall furnish steam at Charterer's expense for pumping cargo into the Vessel, if requested by the Charterer, providing the Vessel has facilities for generating steam and is permitted to have fires on board. All overtime of officers and crew incurred in loading and/or discharging shall be for account of the Vessel.

## (7) LIEN

Owners shall have a lien upon the cargo for all freight, deadfreight, demurrage and cost of recovery thereof.

## V. ОБЗОР НОВИНОК ЛИТЕРАТУРЫ ПО МОРСКОМУ ПРАВУ

### **1. Т.Дж. Шонбаум. Адмиралтейское и морское частное право (7-е изд.).**

**Schoenbaum, T.J. (2026). *Admiralty and maritime law* (7<sup>th</sup> ed.). West Academic Publishing.**

Данное руководство представляет собой сокращенное однотомное издание всеобъемлющего практического пособия Шонбаума по адмиралтейскому и морскому частному праву. В книге охватываются главные темы: юрисдикция, правила и практика адмиралтейского права, морские деликты, средства правовой защиты и компенсации для моряков, морские перевозки грузов в международной торговле, договоры фрахтования, буксировка, лоцманская проводка, спасание, столкновения и ограничение ответственности. Особое внимание уделяется международным аспектам морского права. В этом издании автор переработал и переписал большинство разделов, а также добавил новые важные части. Было сделано все возможное, чтобы проанализировать и привести все новые и недавние дела по адмиралтейскому праву.

### **2. Д. Ричардс. Требования из морской перевозки груза: практическое руководство.**

**Richards, D. (2026). *Cargo claims: the essential guide*. Informa Law from Routledge.**

В этой книге с юридической и практической точек зрения рассматриваются все аспекты требований в связи с морской перевозкой груза. Она дополняет другие юридические учебники, посвященные коносаментам и договорам фрахтования. В книге описывается жизненный цикл типичного требования из перевозки груза и анализируются основания ответственности перевозчиков за утрату и повреждение груза, регулирование просрочек и отклонений от маршрута, обязанности грузоотправителей в отношении перевозимого груза, способы защиты от требований из перевозки груза, роль страховщиков грузов и суброгации, страховое покрытие ответственности (P&I) по требованиям из перевозки груза, а также способы возмещения убытков, доступные перевозчику, несущему ответствен-

ность за груз. Книга также содержит подробный комментарий по каждому пункту Межклубного соглашения (*Inter-Club Agreement*).

### **3. Право коммерческого страхования: новые тренды и перспективы. Под ред. Б. Соьера.**

**Soyer, B. (Ed.). (2026). *Commercial insurance law: emerging trends and new perspectives*. Informa Law from Routledge.**

В данном сборнике статей рассматриваются ключевые изменения в регулировании коммерческого страхования, а также исследуются теоретические вопросы и их связь с реальной рыночной практикой. В книге также освещаются новые тренды и предлагается современный взгляд на то, как страховое право развивается под влиянием юридических, технологических и глобальных изменений. Обсуждение охватывает как национальный, так и международный контексты. Книга состоит из четырех частей. В первых двух анализируются последние изменения в статутном и прецедентном праве Англии, включая их влияние на рыночную практику. Авторы также рассматривают нишевые сегменты страхования и сравнительно-правовые аспекты. Третья часть посвящена технологическим изменениям и связанным с ними правовым вопросам. В заключительной части рассматриваются вопросы, возникающие после урегулирования убытка, такие как суброгация и права цессионариев. В этой области давно устоявшиеся принципы недавно были подвергнуты ревизии в судах, что привело к некоторым неожиданным – и практически значимым – результатам.

### **4. Ф. Доган. Кибермореходность в судоходстве: право, регулирование и практика.**

**Dogan, F. (2026). *Cyber-worthiness in shipping: law, regulation and practice*. Informa Law from Routledge.**

В данной книге исследуются правовые и операционные последствия использования морских автономных надводных судов (МАНС) и растущей зависимости современного судо-

ходства от цифровых систем. Хотя автоматизация и цифровизация повышают эффективность и безопасность, они также создают беспрецедентные киберриски, угрожающие глобальным цепочкам поставок, финансовой стабильности и соблюдению нормативных требований. Автор переосмысливает концепцию мореходности, дополняя ее двумя критериями: кибербезопасности и коммуникационной стабильности. Это позволяет обеспечить не только физическую пригодность судна для морской перевозки, но и устойчивость к киберугрозам и оснащенность надежными системами связи. Также автор анализирует международные нормативные документы, такие как Конвенция ООН по морскому праву (UNCLOS), Международная конвенция по охране человеческой жизни на море (SOLAS), Международная конвенция о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты (STCW), правила морского страхования и выявляет критические юридические пробелы, предлагая конкретные изменения для адаптации к требованиям цифровой эпохи.

#### **5. Т.В. Занелла. Морское публичное право и безопасность судоходства.**

**Zanella, T.V. (2026). *Law of the sea and maritime security*. Routledge.**

В этой книге представлено доступное и подробное исследование сложных правовых механизмов, регулирующих вопросы безопасности судоходства и юрисдикции на море, а также системно исследуется влияние ключевых концепций международного права на безопасность судоходства. Книга разделена на три части. В первой части читатели знакомятся с морскими зонами – от внутренних вод до открытого моря – и узнают про права и обязанности прибрежных государств и государств флага в рамках мер по борьбе с преступлениями на море. Во второй части рассматриваются современные преступления на море, такие как пиратство, незаконный оборот наркотиков и торговля людьми, незаконный ввоз мигрантов, терроризм и экологические правонарушения; в этом же разделе даются практические рекомендации относительно международных норм и механизмов их обеспечения. Наконец, в третьей части исследуется законное применение силы на море и анализируется все большее пересечение сфер правоприменения на море и международных обязательств в области прав человека.

#### **6. Р. Эсу. Управление юридическими рисками в рейсовых чартерах для автономных судов.**

**Esu, R. (2026). *Managing legal risks in voyage charterparties for autonomous ships*. Informa Law from Routledge.**

В данной книге исследуются правовые проблемы, связанные с автономным судоходством в рамках рейсовых чартеров: акцент сделан на ключевые договорные обязательства по обеспечению мореходности, заботу о грузе и действия при отклонении от курса. Эти обязательства традиционно предполагали наличие экипажа на борту судна. Автономное судоходство ставит под сомнение устоявшиеся правовые нормы и требует переоценки того, как определяется и распределяется ответственность между судовладельцами и фрахтователями. Цель этой книги – переосмыслить взаимоотношения между судовладельцами и фрахтователями через подробный анализ того, как отсутствие или сокращение людей на борту влияет на исполнение устоявшихся морских обязательств. Книга интересна тем, что в ней нет традиционного фокуса на регуляторных вопросах. Вместо этого подробно исследуются договорные отношения между судовладельцами и фрахтователями с учетом коммерческих и технических аспектов. В книге описывается необходимость адаптации в связи с ростом популярности морских автономных надводных судов (МАНС) и предлагаются практические меры для выполнения этой задачи.

#### **7. Морские технологии, освоение океана и морское публичное право. Под ред. Дж. Краска, Х. Лагдами.**

**Kraska, J., Lagdami, K. (Eds.). (2026). *Marine technology, ocean development and the law of the sea*. Cambridge University Press.**

В данном сборнике рассматривается, как достижения в области информационных технологий и биотехнологий влияют на развитие морского публичного права и политики. Эти технологии, включая блокчейн, спутниковую и подводную кабельную связь, морскую атомную энергетику, глубоководную добычу, подводную археологию, морскую генетику и декарбонизацию, меняют архитектуру управления Мировым океаном. В сборнике исследуются как возможности, так и вызовы этих достижений для морского публичного права, которое развивается и адаптируется к постоянно растущим темпам

глобальных изменений. Авторы также рассматривают будущую роль морского публичного права в управлении Мировым океаном.

**8. Б. Хадсон. Морское право: руководство по адмиралтейской юрисдикции, судоходству и морскому публичному праву.**

**Hudson, B. (2026). *Maritime law: a handbook of admiralty jurisdiction, shipping, and the law of the sea*. Independently published.**

Эта книга представляет собой понятное, авторитетное и увлекательное руководство по морскому праву, призванное сделать сложную тему доступной для понимания без ущерба для глубины и точности изложения. В книге охватываются все аспекты – от адмиралтейской юрисдикции, права собственности на суда, договоров фрахтования, перевозки грузов, морского страхования и морских требований до современных вопросов, таких как защита окружающей среды, морская безопасность, цифровизация, автономные суда и регулирование изменения климата, а также дается полный и систематизированный обзор данной отрасли. Авторы не только перечисляют действующие правила, но и объясняют, для чего они существуют и как работают в реальной морской практике.

**9. Имущественные права и их защита. Частное морское право: сборник статей в честь 75-летия Натальи Георгиевны Маркаловой. Под ред. О.Н. Зименковой, А.Г. Майстренко, Д. В. Тариканова.**

**Zimenkova, O.N., Maistrenko, A.G., & Tarikanov, D.V. (Eds.). (2026). *Property rights and their protection. Maritime law: a collection of articles in honour of the 75<sup>th</sup> birthday of Natalya Georgievna Markalova*. Statut.**

Данная книга – юбилейный сборник статей в честь 75-летия Натальи Георгиевны Маркаловой, кандидата юридических наук, доцента, заведующей кафедрой гражданского и предпринимательского права Всероссийской академии внешней торговли, одного из ведущих российских исследователей и практиков в области права торгового мореплавания и банковского права. Статьи для сборника подготовлены учеными ВАВТ, МГИМО, МГУ имени М.В. Ломоносова, МГЮА (Университет имени О.Е. Кутафина), РУДН имени Патриса Лумумбы, Белорусского государственного университета, связанными с юбилеем профессиональными интересами

и дружескими отношениями. В них анализируются вопросы права торгового мореплавания, гражданского и предпринимательского, семейного, авторского, трудового права, гражданского и арбитражного процесса и третейского разбирательства, права международной торговли, международного частного и международного публичного права.

**10. Научное руководство по морскому публичному праву. Под ред. Э. Серди, С. Лалонде.**

**Serdy, A., Lalonde, S. (Eds.). (2026). *Research handbook on the law of the sea*. Edward Elgar Publishing.**

В свете вызовов, стоящих перед Конвенцией Организации Объединенных Наций по морскому праву и имплементирующими ее соглашениями, в данном научном руководстве исследуется, как изменение климата, технологический прогресс и растущая геополитическая нестабильность угрожают нашим морям. Авторы проводят всесторонний анализ основополагающих норм морского публичного права – от традиционных принципов, таких как свобода судоходства в открытом море, до новых трендов, таких как автономные суда. Главы книги соответствуют ключевым темам, которые включают: пространственные и содержательные границы морских зон, новые вызовы в рамках режима открытого моря, правовой режим морского дна, а также новые вопросы и судебные споры по морскому публичному праву. В работах рассматриваются 19 различных вызовов – как классических, так и современных, – а также обсуждается вопрос о том, являются ли действующие нормы морского публичного права по-прежнему актуальными и эффективными или же они требуют адаптации и пересмотра.

**11. П.М. Ван Хоуте. Российский теневой флот в открытом море: почему односторонние задержания судов нарушают международное право.**

**Van Houte, Cor P.M. (2025). *Russian's shadow fleets on the high seas: why unilateral seizures violate international law*. Independently published.**

Данное новаторское исследование представляет собой тщательный, приближенный к практике анализ международно-правовых норм, регулирующих проведение морских

операций в эпоху гибридных войн. Опираясь на Конвенцию ООН по морскому праву (UNCLOS), Устав ООН и нормы международного гуманитарного права, автор развенчивает политическую риторику вокруг теневого флота и показывает, почему большинство предлагаемых операций по захвату судов в открытом море не только опасны, но и явно незаконны. Начиная с Гуго Гроция и принципов свободы судоходства, продолжая современными нормами Конвенции ООН по морскому праву об обеспечении соблюдения Конвенции и заканчивая комплексной взаимосвязью нейтралитета, юрисдикции государства флага и гибридных военно-морских операций, эта книга представляет собой всеобъемлющую правовую и стратегическую дорожную карту. Автор демонстрирует, что односторонние морские захваты создают риск эскалации, ответственности и даже войны, а также описывает законные невоенные альтернативы, доступные для политиков и военно-морских стратегов.

**12. Т.Д. Грант. Споры о суверенитете и Конвенция Организации Объединенных Наций по морскому праву с точки зрения публичного порядка.**

**Grant, T.D. (2026). *Sovereignty disputes and the United Nations Convention on the Law of the Sea: a public order perspective*. Manchester University Press.**

Поскольку морские вопросы зачастую переплетаются с вопросами территориального суверенитета, стороны иногда стремятся урегулировать их одновременно. Согласно общепринятому мнению, юрисдикция в рамках Конвенции Организации Объединенных Наций по морскому праву (UNCLOS) не распространяется на споры, касающиеся территориального суверенитета. В данной книге автор доказывает, что указанная позиция чрезмерно расширяет сферу исключения споров о суверенитете. В споре о правах прибрежных государств в рамках Приложения VII к Конвенции арбитры также расширили сферу применения термина «спор о суверенитете». Эта ошибка в определении усугубилась тем, что арбитры проигнорировали доказательства относительно наличия такого спора. В книге исследуются Конвенция, история ее разработки и принятые за десятилетия решения, а также рассматривается важная проблема урегулирования международных споров в рамках публичного порядка, частью которого является Конвенция. ■

*Обзор подготовлен Иваном Кобченко*

## V. REVIEW OF NEW PUBLICATIONS ON MARITIME LAW

### **1. Schoenbaum, T.J. (2026). *Admiralty and maritime law* (7<sup>th</sup> ed.). West Academic Publishing.**

This Hornbook is a handy, streamlined one-volume abridgement of Schoenbaum's comprehensive Practitioners' treatise on Admiralty and Maritime Law. The book covers the essential topics of jurisdiction, admiralty rules and practice, maritime torts, seamen's remedies, maritime workers' compensation, carriage of goods by sea in international trade, charter parties, towage, pilotage, salvage, collision and limitation of liability. This book places emphasis on the international aspects of maritime law. For this edition the author has reorganised and rewritten most of the sections as well as added important new sections. Every effort was made to analyse and cite every new and recent case on admiralty law up to the time of publication.

### **2. Richards, D. (2026). *Cargo claims: the essential guide*. Informa Law from Routledge.**

This book examines every aspect of cargo claims from a legal and practical perspective and complements other legal textbooks which specialise in bills of lading or charterparties. Following the life of a typical cargo claim, the book analyses the basis upon which carriers face liability for cargo loss and damage; the law on delay and deviation; cargo interests' responsibilities for the cargo they ship; defences to cargo claims; the role of cargo insurers and subrogation; P&I cover for cargo claims; and the recovery options available to a carrier facing a cargo liability. It also includes a detailed clause-by-clause commentary on the Inter-Club Agreement.

### **3. Soyer, B. (Ed.). (2025). *Commercial insurance law: emerging trends and new perspectives*. Informa Law from Routledge.**

This edited volume explores key developments in commercial insurance law, examining both doctrinal issues and their relationship with real-world market practice. It also addresses emerging trends, offering a contemporary perspective on how insurance law is evolving in response to legal,

technological, and global changes. The discussion ranges across national and international contexts. The book is divided into four parts. The first parts analyse recent statutory and judicial developments in English law, assessing their impact on market practice. The authors also explore niche insurance sectors and comparative law perspectives. The third part focuses on technology-driven developments and the legal questions they raise. The final part addresses post-settlement issues, such as subrogation and the rights of assignees. In this area, longstanding principles have recently been tested in courts, yielding some unexpected – and practically significant – outcomes.

### **4. Dogan, F. (2026). *Cyber-worthiness in shipping: law, regulation and practice*. Informa Law from Routledge.**

This book explores the legal and operational implications of Maritime Autonomous Surface Ships (MASS) and the increasing reliance on digital systems in modern shipping. While automation and digitalisation enhance efficiency and safety, they also introduce unprecedented cyber risks that threaten global supply chains, financial stability and regulatory compliance. Redefining the concept of seaworthiness by incorporating cyber-worthiness and communication-worthiness, this book ensures that vessels are not only physically fit for sea travel but also resilient against cyber threats and equipped with secure communication systems. By analysing international regulations such as UNCLOS, SOLAS, STCW, and marine insurance frameworks, the book identifies critical legal gaps and proposes necessary updates to align with the digital age.

### **5. Zanella, T.V. (2026). *Law of the sea and maritime security*. Routledge.**

This book provides an accessible and detailed examination of the intricate legal frameworks governing maritime security and jurisdiction at sea, systematically exploring the impact of key international law concepts on maritime security. Divided into three parts, the first section guides

readers through maritime zones, from internal waters to the high seas, clarifying the legal rights and responsibilities of coastal and flag states as established in combating maritime crimes. The second part addresses contemporary maritime crimes, such as piracy, drug and human trafficking, migrant smuggling, terrorism and environmental offences, providing practical insights into international legal regulations and enforcement mechanisms. Finally, the third part explores the lawful use of force at sea and examines the increasing overlap between maritime law enforcement and human rights obligations.

**6. Esu, R. (2026). *Managing legal risks in voyage charterparties for autonomous ships*. Informa Law from Routledge.**

This book explores the legal challenges posed by autonomous shipping within the framework of voyage charters, focusing on the key contractual obligations of seaworthiness, care for cargo, and deviation. Traditionally, these obligations have assumed the presence of a human crew. Autonomous vessels challenge these established legal norms, requiring a re-evaluation of how liability is determined and shared between shipowners and charterers. This book sets out to redefine the shipowner-charterer dynamic, offering a thorough analysis of how the absence or reduction of human presence aboard vessels affects the fulfilment of traditional maritime obligations. It distinguishes itself by avoiding the common focus on regulatory matters. Instead, it provides a detailed exploration of the contractual relationships between shipowners and charterers, considering both commercial and technical dimensions. It addresses the necessity for adaptation in response to the rise of Maritime Autonomous Surface Ships (MASS) and offers practical guidance on how such adaptation should be approached.

**7. Kraska, J., Lagdami, K. (Eds.). (2026). *Marine technology, ocean development and the law of the sea*. Cambridge University Press.**

This volume examines how advancements in information technology and biotechnology are influencing the evolution of ocean law and policy. These technologies, including blockchain, satellite and submarine cable communications, nuclear power at sea, seabed mining, underwater archaeology, marine genetics, and decarbonization,

are changing the architecture of ocean governance. This volume explores both the opportunities and challenges these advancements pose to the law of the sea, which is evolving to adapt to ever accelerating rates of global change. Looking forward, the book considers the role of the law of the sea in the future of ocean governance.

**8. Hudson, B. (2026). *Maritime law: a handbook of admiralty jurisdiction, shipping, and the law of the sea*. Independently published.**

This book offers a clear, authoritative, and engaging guide to maritime law, designed to make a complex subject accessible without sacrificing depth or precision. Covering everything from admiralty jurisdiction, ship ownership, charterparties, carriage of goods, marine insurance, and maritime claims to contemporary issues such as environmental protection, maritime security, digitalization, autonomous vessels, and climate change regulation, this book provides a complete and structured overview of the field. Each chapter explains not only what the law is, but why it exists and how it operates in real maritime practice.

**9. Zimenkova, O.N., Maistrenko, A.G., & Tarikanov, D. V. (Eds.). (2026). *Property rights and their protection. Maritime law: a collection of articles in honour of the 75<sup>th</sup> birthday of Natalya Georgievna Markalova*. Statut.**

This book is a celebratory collection of articles honouring the 75<sup>th</sup> birthday of Natalya Georgievna Markalova, PhD, Associate Professor and Head of the Civil and Business Law Department at the All-Russian Academy of Foreign Trade, one of Russia's leading researchers and practitioners in maritime and banking law. The included articles were authored by academics from the All-Russian Academy of Foreign Trade (VAVT), the Moscow State Institute of International Relations (MGIMO), the M. V. Lomonosov Moscow State University (MSU), the O. E. Kutafin Moscow State Law University (MSAL), the Patrice Lumumba People's Friendship University of Russia (RUDN), and Belarusian State University, all of whom are linked to the honouree through professional interests and personal friendships. The articles cover issues relating to shipping law, civil and business law, family law, copyright law, labour law, civil and commercial proceedings and arbitration, international trade law, private international law and public international law.

**10. Serdy, A., Lalonde, S. (Eds.). (2026). *Research handbook on the law of the sea*. Edward Elgar Publishing.**

In light of the challenges facing the United Nations Convention on the Law of the Sea and its implementing agreements, this Research Handbook explores how issues including climate change, technological developments and increasing geopolitical instability threaten our seas. Contributing authors undertake a comprehensive examination of the foundational regimes outlined in the law of the sea, from traditional rules such as the freedom of navigation on the high seas, to emerging developments such as the issue of unmanned ships. Chapters cover key themes, namely the spatial and substantive limits of maritime zones, the new challenges in navigating the high seas regime, the legal regime for the seabed, emerging issues and litigating the law of the sea. Addressing 19 distinct challenges, both classic and contemporary, this book debates whether the existing laws of the sea are still relevant and effective, or whether they require adaptation and revision.

**11. Van Houte, P.M. (2025). *Russian's shadow fleets on the high seas: why unilateral seizures violate international law*. Independently published.**

This groundbreaking study delivers a rigorous, officer-level analysis of the international legal framework governing maritime operations in an era of hybrid conflict. Drawing on UNCLOS, the UN Charter, and the laws of armed conflict, it dismantles the political rhetoric surrounding the

“shadow fleet” and shows why most proposed high-seas seizures are not only reckless but plainly unlawful. From Hugo Grotius and the foundations of freedom of the seas, through modern UNCLOS enforcement provisions, to the complex interplay of neutrality, flag-state jurisdiction, and hybrid naval operations, this book provides a comprehensive legal and strategic roadmap. It demonstrates that unilateral maritime seizures risk escalation, liability, and even war, while outlining lawful, non-kinetic alternatives available to policymakers and naval planners.

**12. Grant, T.D. (2026). *Sovereignty disputes and the United Nations Convention on the Law of the Sea: a public order perspective*. Manchester University Press.**

Because maritime questions are often admixed with territorial sovereignty questions, parties sometimes seek to settle them together. Jurisdiction under the United Nations Convention on the Law of the Sea – UNCLOS – according to the received view does not encompass disputes concerning territorial sovereignty. In this book, the author argues that the received view overstates the exclusion of sovereignty disputes. In Coastal State Rights, UNCLOS Annex VII arbitrators overstated the scope of the term ‘sovereignty dispute’ as well, an error of definition compounded when they ignored evidence probative as to whether a sovereignty dispute exists. Examining UNCLOS, its drafting history, and decades of decided cases, this book relates an important problem of international dispute settlement to the public order of which UNCLOS forms part. ■

*The review was prepared by Ivan Kobchenko*

# Стань членом RUMLA

Ассоциация морского права (RUMLA) – некоммерческая организация, представляет Россию в Международном морском комитете, занимается изучением и унификацией морского права.



RUMLA

191124, Санкт-Петербург, ул. Орловская, д. 1А, офис 31-Н

тел.: +7 (812) 401-48-10  
e-mail: rumla@rumla.org | web: rumla.org

Членами Ассоциации могут быть граждане РФ или юридические лица РФ

гражданин РФ

юридическое лицо РФ

ФИО/название компании

Должность/сфера деятельности компании

Контактный телефон

E-mail

Регион деятельности,  
адрес для корреспонденции

Веб-сайт

О себе/о компании (информация будет доступна членам RUMLA)

*Дополнительная информация,  
которую Вы хотели бы нам сообщить/  
цели вступления в организацию*

Дата: \_\_\_\_\_

Подпись: \_\_\_\_\_

## Согласие на обработку персональных данных

Для рассылки сведений о деятельности Ассоциации, направления уведомлений в соответствии с Уставом Ассоциации, а также информирования посетителей сайта rumla.org о членах Ассоциации в соответствии с Политикой обработки персональных данных (размещена на сайте rumla.org) даю согласие Ассоциации по содействию в развитии международного публичного и международного частного морского права, расположенной по адресу: Санкт-Петербург, Орловская ул., д. 1, лит. А, офис 31-Н, на обработку моих персональных данных, указанных мной в настоящем Заявлении, то есть на совершение действий, предусмотренных п. 3 ст. 3 Федерального закона от 27 июля 2006 г. № 152-ФЗ «О персональных данных». Настоящее согласие действует со дня его подписания до дня отзыва в письменной форме.

Подпись: \_\_\_\_\_





ISSN 2782-6872



9 772782 687007 >