

АССОЦИАЦИЯ
МОРСКОГО
ПРАВА

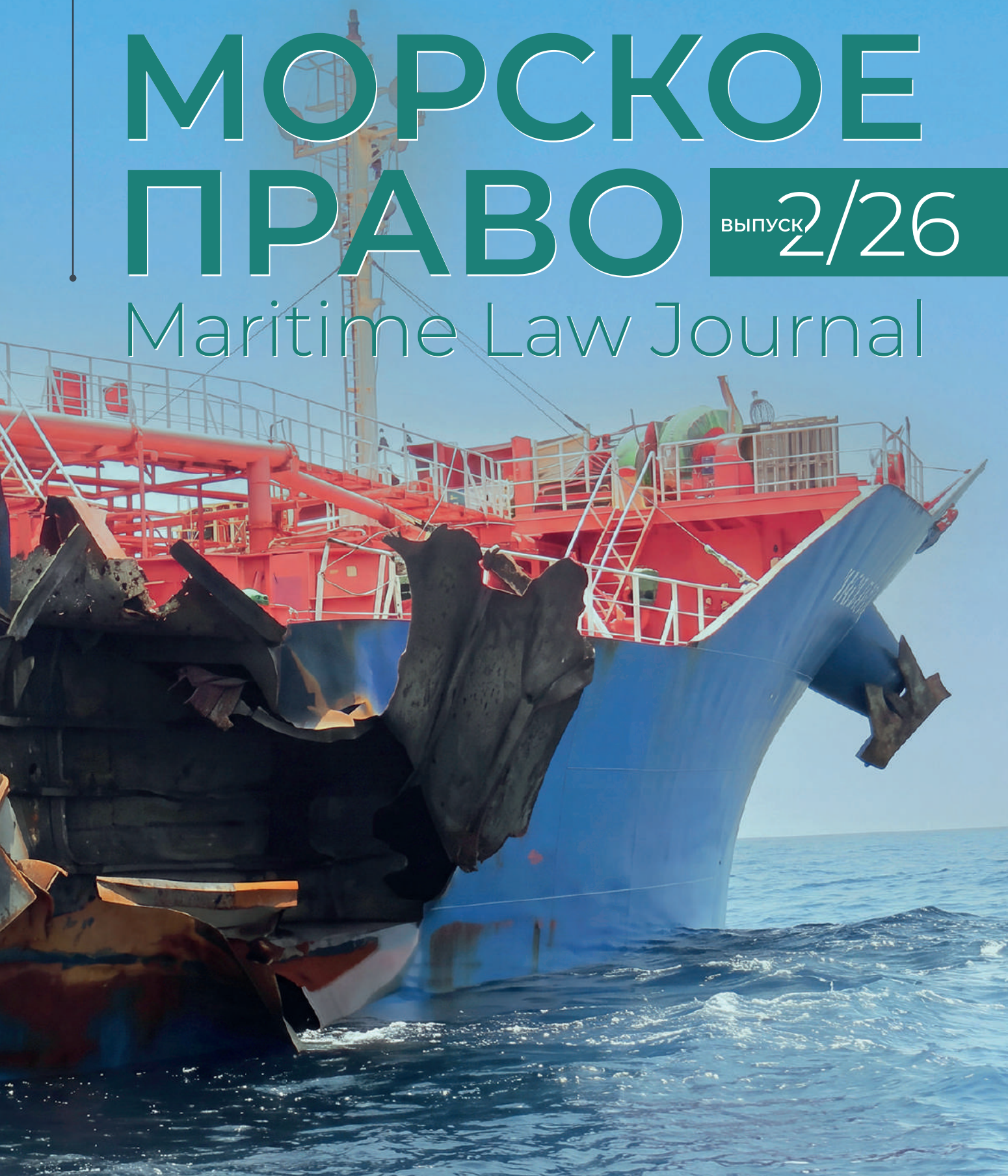


МОРСКОЕ ПРАВО

ВЫПУСК

2/26

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: 2/2026, 30.06.2026

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 pr., 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: 2/2026, 30.06.2026

www.rumla.org

Information product label 16+

© «Maritime Law Journal,» 2026

Содержание

Вступительное слово	5
I. СОБЫТИЯ	9
1.1. Теневой флот и стремительно меняющаяся реальность: главные темы коллоквиума CMI в Бразилии.....	9
1.2. Школа морского права в МГЮА.....	28
1.3. Взгляд со стороны: как проходят конференции и конгрессы Испанской ассоциации морского права (AEDM).....	32
II. ОБЗОР СУДЕБНОЙ ПРАКТИКИ РОССИИ	44
2.1. Статистика и общий обзор за 2-й кв 2026.....	44
2.2. Об исключении ограничения ответственности по морским требованиям.....	49
III. СТАТЬИ	58
<i>Рыжов Д.</i> Страхование ответственности морского агента и экспедитора: разграничение и риск переквалификации.....	58
<i>Карташов А.</i> Нарушение оговорки о безопасном порте: ответственность фрахователя и особенности урегулирования страховых требований.....	71
<i>Богданова Е.</i> Оговорка sue & labour в договоре морского страхования: баланс интересов при распределении риска.....	80
<i>Чехин И.</i> Морское страхование грузов: типичные ошибки и стратегии защиты при урегулировании убытков.....	97
<i>Пахаренко О.</i> Киберриски и навигационная ошибка: границы ответственности в современном морском страховании.....	107
IV. ОБЗОР НОВИНОК ЛИТЕРАТУРЫ ПО МОРСКОМУ ПРАВУ	122

Contents

Preface.....	7
I. EVENTS	19
1.1. The Shadow Fleet and a Rapidly Changing Reality: Highlights from the CMI Colloquium in Brazil.....	19
1.2. Inside the MSAL Summer School of Maritime Law.....	30
1.3. A View from Abroad: The Conference and Congress Practice of the Spanish Maritime Law Association (AEDM).....	38
II. REVIEW OF RUSSIAN CASE LAW.....	46
2.1. Statistics and General Overview 2nd Q 2026	46
2.2. On Breaking the Limitation of Liability for Maritime Claims	54
III. REVIEW OF RUSSIAN CASE LAW	65
<i>Ryzhov D.</i> Liability Insurance for Shipping Agents and Freight Forwarders: Distinguishing the Roles and Assessing Reclassification Risk	65
<i>Kartashov A.</i> Breach of the Safe Port Warranty: Charterers' Liability and the Handling of Insurance Claims.....	76
<i>Bogdanova E.</i> The Sue & Labour Clause in a Marine Insurance Contract: Balance of Interests in Risk Allocation.....	89
<i>Chekhin I.</i> Marine Cargo Insurance: Common Mistakes and Defence Strategies in Loss Adjustment	102
<i>Pakharenko O.</i> Cyber Risks: The Limits of Liability in Modern Marine Insurance.....	115
IV. REVIEW OF NEW PUBLICATIONS ON MARITIME LAW AND THE LAW OF THE SEA	125

Вступительное слово



Второй выпуск журнала за 2026 год охватывает период с апреля по июнь. В эти три месяца одним из главных событий отрасли стали коллоквиум и ассамблея Международного морского комитета, которые прошли в Рио-де-Жанейро. Там я в качестве президента Ассоциации морского права представлял Российскую Федерацию.

За четыре дня в Бразилии мы с коллегами успели обсудить широкий пул тем: от декарбонизации судоходства до мошеннических судовых реестров и проблемы «теневого флота». О России говорили практически на каждой сессии. К сожалению, наша страна упоминалась не в связи с какими-то достижениями в области морского права или торгового мореплавания, а исключительно в контексте борьбы с «теневым флотом», обходом санкций и растущими рисками для окружающей среды.

Другие отраслевые мероприятия уже на европейском континенте посетил член Young RUMLA Egor Колесник, подготовив развернутый репортаж. Он поучаствовал в конференции «Naval 2026: строительство, ремонт, страхование и финансирование» и в Национальном конгрессе, прошедшем в Мадриде под девизом «Приливы перемен: курс на Валенсию».

Этот номер у нас тематический, поэтому сразу пять статей в нем посвящены морскому страхованию. Например, Дмитрий Рыжов сравнил страхование ответственности морского агента и экспедитора. Первое фокусируется только на непреднамеренных профессиональных ошибках и полностью исключает риск утраты или повреждения груза, а второе направлено на урегулирование убытков, связанных с повреждением или утратой груза, поэтому ощутимо дороже.

Александр Карташов рассмотрел вопросы нарушения оговорки о безопасном порте как одного из основных рисков, покрываемых страхованием ответственности фрахтователя. Автор изучил критерии безопасного порта, выработанные английской судебной практикой, а также их влияние на признание фрахтователя ответственным за причинение убытков.

Ольга Пахаренко в своей работе затронула актуальную сегодня тему киберрисков, которые разрушают классические механизмы морского страхования, создавая правовую неопределенность на стыке цифровых и традиционных угроз.

Илья Чехин составил список типичных ошибок, возникающих при страховании грузов, и предложил стратегии защиты при урегулировании убытков. А Елизавета Богданова проанализировала баланс интересов сторон в рамках действия оговорки sue & labour через призму исторической эволюции и современной практики.

Руководитель Young RUMLA Булат Каримов продолжает вести статистику «морских» дел. Необходимые цифры за второй квартал 2026 года ему помогли собрать Полина Лобашова, Желана Андреева и Арина Реммех. Среди всех споров наиболее интересным выглядит разбирательство между АО «СОГАЗ» и ООО «Фемко-Менеджмент», которое пыталось добиться создания фонда ограничения

ответственности посредством предоставления банковской гарантии. Подробный разбор этого кейса Булат Каримов сделал в рамках отдельной статьи «Об исключении ограничения ответственности по морским требованиям».

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

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

*Президент Ассоциации морского права (RUMLA)
Константин Краснокутский*

Preface



The second issue of the journal for 2026 covers the period from April to June. One of the industry's key events during this three-month period was the Comité Maritime International's colloquium and assembly, held in Rio de Janeiro. As President of the Russian Maritime Law Association, I represented the Russian Federation at the event.

During four days of meetings in Brazil, my colleagues and I discussed a wide range of topics, from the decarbonisation of shipping to fraudulent ship registries and the issue of the "shadow fleet." This time Russia came up at practically every session. Regrettably, our country was mentioned not for any achievement in maritime law or merchant shipping, but solely in the context of the fight against the "shadow fleet," sanctions evasion, and the mounting risks to the environment.

Egor Kolesnik, a member of Young RUMLA, attended other industry events on the European continent and produced a detailed report. He took part in the "Naval 2026: Build, Repair, Insurance and Financing" conference and in the National Congress held in Madrid under the motto "Tides of Change: Bow to Valencia."

As this is a topical issue, five of the articles are devoted to marine insurance. Dmitry Ryzhov, for instance, has compared liability insurance of a shipping agent and of a freight forwarder. The former covers only unintentional professional errors and wholly excludes the risk of loss of or damage to goods, while the latter is aimed at covering losses arising from cargo damage or loss, making it considerably more expensive.

Alexander Kartashov has examined breaches of the safe port warranty as one of the principal risks covered by charterers' liability insurance. The author explores the safe port criteria developed under English case law, along with their impact on the determination of a charterer's liability for losses suffered.

Olga Pakhareenko addresses the increasingly pressing issue of cyber risks, which are undermining the traditional mechanisms of marine insurance and creating legal uncertainty at the intersection of digital and conventional threats.

Ilya Chekhin has compiled a list of common mistakes in cargo insurance and proposed strategies for protection during the claims settlement process. Elizaveta Bogdanova has analysed the balance of interests between the parties under the sue & labour clause through the lens of its historical evolution and contemporary practice.

Head of Young RUMLA, Bulat Karimov, continues to track statistics on maritime disputes. The necessary data for the second quarter of 2026 was gathered with the help of Polina Lobashova, Zhelana Andreeva, and Arina Remmekh. Of particular interest among these disputes is the case between SOGAZ JSC and Femco-Management LLC, which sought to constitute a limitation fund by providing a bank guarantee. Bulat Karimov provided a detailed analysis of this case in a separate article entitled "On Breaking the Limitation of Liability for Maritime Claims."

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

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

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

I. СОБЫТИЯ

Теневой флот и стремительно меняющаяся реальность: главные темы коллоквиума СМІ в Бразилии

С 12 по 15 мая 2026 года в Рио-де-Жанейро прошли Коллоквиум и Генеральная ассамблея Международного морского комитета (Comité Maritime International, CMI). Около 400 делегатов от национальных ассоциаций и представителей отрасли со всего мира за четыре дня успели обсудить наиболее актуальные для них темы – от декарбонизации судоходства до мошеннических судовых реестров и проблемы теневого флота. Ассоциацию морского права там представлял президент RUMLA – Константин Краснокутский.

Открывая мероприятие, с приветственной речью выступили президент СМІ Энн Фенек и Генеральный секретарь Международной морской организации (ИМО) ¹ Арсенио Домингес. Он в своем выступлении акцентировал внимание на важности свободы судоходства и эффективной защите прав моряков, которые не должны становиться жертвами военных конфликтов.



¹ ИМО (англ. International Maritime Organization) – Международная морская организация.

Будущее института «ограничения ответственности»

В первый день коллоквиума традиционную лекцию имени Франческо Берлингьери прочитал директор Международного института морского права IMO (IMLI) ², профессор Норман Мартинез. Он хорошо известен в отрасли как автор книги *Limitation of Liability in International Maritime Conventions: The Relationship between Global Limitation Conventions and Particular Liability Regimes* (в переводе с английского – «Ограничение ответственности в международных морских конвенциях: взаимосвязь конвенций об общем ограничении ответственности и специальных режимов ответственности») ³. Его выступление было приурочено к 50-летию Конвенции об ограничении

ответственности по морским требованиям 1976 года (LLMC) ⁴.

До сих пор нет единообразного толкования положений этого документа, хотя пять лет назад IMO приняла по такому поводу резолюцию⁵, согласно которой фактически нельзя лишить судовладельца права на ограничение ответственности⁶.

Основание лишения права на ограничение ответственности – умысел или «небрежность, допущенная с осознанием того, что ущерб возможно будет причинен». Такое основание, как грубая неосторожность, было в проекте конвенции, но его заменили как раз на вышеупомянутый термин «небрежность, допущенная с осознанием того, что ущерб возможно будет причинен». Такую трактовку выбрали не случайно, а как компромисс в счет поднятия лимитов ответственности ⁷.



¹ IMO (англ. International Maritime Organization) – Международная морская организация.

² IMLI (англ. IMO International Maritime Law Institute) – Международный институт морского права ИМО.

³ Martínez Gutiérrez N.A. *Limitation of Liability in International Maritime Conventions: The Relationship between Global Limitation Conventions and Particular Liability Regimes* (серия «IMLI Studies in International Maritime Law»). London; New York: Routledge, 2011. 496 с. ISBN 978-0-415-60140-5.

⁴ LLMC (англ. Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims) – Конвенция об ограничении ответственности по морским требованиям.

По словам докладчика, на настоящий момент основные проблемы для применения на практике института ограничения ответственности вызваны параллельным существованием Конвенции 1976 года и Протокола 1996 года к ней. В них указаны разные пределы ответственности, что создает почву для forum shopping, то есть выбора участником спора той юрисдикции, в которой применяются наиболее выгодные для него пределы ответственности. В качестве примера профессор Мартинез привел инцидент с судном Di Matteo⁸, которое бросило якорь в запрещенной зоне, повредив подводный кабель Мальта – Сицилия в 2019 году.

Резюмируя свое выступление, профессор Мартинез подчеркнул, что сегодня ограничение ответственности остается краеугольным камнем морского права, как и полвека назад. По его мнению, будущее этого правового института зависит от готовности государств преодолевать сложившуюся противоречивую правоприменительную практику, гармонизируя свое национальное законодательство.

Морские маршруты «на линии огня»

Тема влияния военных действий на торговое мореплавание стала одной из самых обсуждаемых на коллоквиуме. Эксперты пришли к выводу, что судоходство уже нельзя считать нейтраль-

ной инфраструктурой мировой торговли, так как в последние годы оно все чаще и сильнее страдает от геополитических конфликтов.

За последние четыре года стало понятно, что война в любой из частей планеты ощутимо влияет на весь рынок морских перевозок: меняются маршруты, возникают санкционные риски и перебои с платежами, меняется вся логика страхования. Поэтому частные компании больше не могут считать геополитику внешним фактором – она стала частью повседневного управления рисками.

При этом в отрасли часто забывают, что на «передовой» всегда находятся именно экипажи судов. Например, весной текущего года около 20000 моряков застряли в Ормузском проливе на три месяца, подчеркнул Ник Шоу, главный исполнительный директор (CEO)⁹ международной группы P&I клубов¹⁰: «Именно они первыми берут удар на себя, рискуя своими жизнями». Поэтому в начале любых военных действий важно обеспечить «безопасные коридоры» для спасения экипажей судов, которые оказались в зоне вооруженного конфликта.

На фоне происходящего глобальная торговая ассоциация BIMCO¹¹ рекомендует использовать последние редакции своих оговорок о военных рисках: для рейсового чартера – VOYWAR 2013 и для тайм-чартера – CONWARTIME 2013. Эти оговорки содержат широкое определение «военных рисков», которое вклю-

⁵ Резолюции Ассамблеи IMO от 15 декабря 2021 г. А. 1163 (32) и А. 1164 (32) о толковании статьи 4 Конвенции об ограничении ответственности по морским требованиям 1976 года. URL: [https://www.wcdn.imo.org/localresources/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/AssemblyDocuments/A.1164\(32\).pdf](https://www.wcdn.imo.org/localresources/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/AssemblyDocuments/A.1164(32).pdf). Подробнее см.: Краснокутский К. И. Единообразное толкование правил лишения права на ограничение ответственности судовладельца по Конвенциям ИМО // Морское право. 2022. № 4. С. 104–110; а также итоги семинара Ассоциации морского права об ограничении ответственности судовладельца, состоявшегося 8 августа 2025 г.: Ограничение ответственности судовладельца: что мешает этому правовому институту на практике // Морское право. 2025. № 3. С. 137–139.

⁶ В англоязычном оригинале – virtually unbreakable.

⁷ В рамках обсуждения Конвенции 1976 делегаты высказывали предложения о внесении в положение об исключении ограничения ответственности «грубой неосторожности» (gross negligence) судовладельца. Однако такое предложение было отклонено. Одной из причин отказа была невозможность единообразного толкования и определения этого понятия. Логика делегатов заключалась в том, что ограничение ответственности должно быть практически нерушимым, но при этом лимиты ответственности должны быть выше, чем были предусмотрены Конвенцией 1957. Несмотря на это положения КТМ содержат ссылку именно на «грубую неосторожность», нежели «самонадеянность» (ст. 357). См.: Travaux Préparatoires of the LLMC Convention 1976 and of the Protocol of 1996. Antwerp: CMI, 2000. P. 125–127, 153; а также: Каримов Б. Р. Об исключении ограничения ответственности по морским требованиям (комментарий к Постановлению Арбитражного суда Дальневосточного округа по делу № А51–383/2024 от 20.04.2026) // Морское право. 2026. № 2.

⁸ Enemalta plc v The Standard Club Asia Ltd [The «Di Matteo»] [2021] EWHC 1215 (Comm). URL: <https://www.bailii.org/ew/cases/EWHC/Comm/2021/1215.html>.

⁹ CEO (англ. Chief Executive Officer) – главный исполнительный директор.

¹⁰ P&I клубы (англ. Protection and Indemnity) – общества взаимного страхования ответственности судовладельцев.

¹¹ BIMCO (англ. Baltic and International Maritime Council) – Балтийский и международный морской совет

чает вооруженные операции, не требующие объявления войны государствами. Положения построены на трех базовых принципах:

- *надо защищать безопасность экипажа, судна и груза;*
- *судовладелец и капитан принимают решения, направленные на обеспечение этой безопасности;*
- *все последствия, включая расходы от таких решений, несут фрахтователи.*

Таким образом, капитан и судовладелец могут не следовать указаниям фрахтователей, если они считают, что проход через конкретный район подвергнет судно, экипаж или груз военному риску, объяснил Пьетро Паландри, вице-президент Ассоциации морского права Италии и старший партнер юрфирмы Studio Legale Mordiglia. По его словам, все попытки фрахтователей оспорить такой подход до сих пор остаются безуспешными.

В новых реалиях негативную роль играет и полное отсутствие межгосударственных разбирательств, считает профессор между-

народного права Рафаэл Залеска Баррет. В Международный трибунал по морскому праву споры из обсуждаемых конфликтов не доходят, хотя именно судьи могли бы прояснить некоторые ситуации. А стандартные формы чартер-партий и страховых условий во многом не приспособлены к нынешним геополитическим кризисам, полагает Паландри: «Они создавались для более привычных ситуаций, когда фрахтователь направляет судно в заранее известный своим опасностями район, а сегодня судно может оказаться в зоне конфликта уже после начала рейса, и действующие условия не всегда справедливо распределяют риски».

Теневой флот и «фальшивые флаги»

Растущая популярность этих нелегальных инструментов напрямую угрожает не только международной системе безопасности мореплавания, но и окружающей среде. Про это говорили на сессии, которую модерировал бывший президент Ассоциации морского права США Франк Нолан.



Суда под фальшивыми флагами: статистика

- Общее количество сейчас – 546 (по сравнению с 470 в конце прошлого квартала);
- Средний возраст – 26 лет;
- 2/3 таких судов – танкеры, из них 49 – крупнотоннажные (VLCC)¹²;
- 63% таких судов используют именно мошеннические реестры;
- В 2026 году появились фальшивые флаги Сирии и Мьянмы.

Источник: доклад аналитика Windward Мишель Визе Бокманн на коллоквиуме CMI

Основная правовая проблема в том, что «теневой флот» и «фальшивый флаг» – не юридические термины. На этот момент обратил внимание профессор Всемирного морского университета Джордж Теохаридис¹³. В настоящее время не существует обязательных международных норм, регулирующих сам процесс регистрации. Конвенция ООН 1986 года об условиях регистрации судов устанавливает международные стандарты для регистрации судов в национальном реестре, включая ссылки на подлинную связь, владение, управление, регистрацию, подотчетность и роль государства флага. Но этот документ до сих пор не вступил в силу. А ст. 91, 92 и 94 UNCLOS¹⁴ дают лишь общие основания, при этом национальные законы трактуются по-разному, что приводит к юрисдикционным конфликтам.

Ситуацию усугубляет непредсказуемость решений по введению санкций, так как этот процесс предельно политизирован. Известный юрист по морскому праву Джон Маркьянос-Даниолос привел два примера, когда греческие судовладельцы оказывались «уничтожены» американскими санкциями за легальные на момент рейсов операции с Венесуэлой: в итоге они не нашли ни одного флага, согласного их принять, кроме мошеннических.

«Судно без национальности – это не средневековый «свободный человек», которого каждый может ударить. Судно без национальности – это судно, которое не находится под защитой какого-либо государства флага, но это не означает, что оно становится свободной целью для всех. Кроме того, на борту есть экипаж, права которого тоже должны учитываться», – подчеркнул профессор международного права Рафаэл Залеска Баррет.

Чтобы хоть как-то ликвидировать существующие пробелы, весной этого года на 113-й сессии юридического комитета ИМО¹⁵ утвердили новые руководящие принципы регистрации судов. На следующей сессии, которая пройдет в 2027 году, эксперты договорились разработать дополнительные рекомендации по регистрации судоходных компаний и четче определить роль государств порта / прибрежных государств в борьбе с незаконными реестрами.

Так или иначе, основная цель всех этих мер – максимально усложнить жизнь недобросовестному судовладельцу.

Если этого не сделать, крупная катастрофа (экологическая или гуманитарная) будет лишь вопросом времени, пришли к выводу участники дискуссии на коллоквиуме CMI.

Как компенсировать вред морской экосистеме.

Young CMI (молодежный комитет) ежегодно проводит конкурс эссе по морскому праву. Победителя приглашают выступить и презентовать свою работу на генеральной Ассамблее. На этот раз награду получила юрист юрфирмы Black Sea Law Company Диана Ляшенко. Она на примере ирако-кувейтского конфликта подробно проанализировала реально работающие механизмы возмещения экологического вреда во время войны, которые актуальны и сегодня.

В 1991 году при отступлении из Кувейта иракские силы преднамеренно сбросили в Персидский залив от 8 до 11 млн баррелей сырой нефти. Это был один из крупнейших нефтяных разливов

¹² VLCC (англ. Very Large Crude Carrier) – крупнотоннажный танкер для перевозки сырой нефти.

¹³ The World Maritime University (WMU) – Всемирный морской университет (ВМУ), расположенный в Мальмё (Швеция). Университет действует на основании Устава и Положений, утвержденных Ассамблеей ИМО. Генеральный секретарь Международной морской организации (ИМО) является почетным ректором ВМУ.

¹⁴ UNCLOS (англ. United Nations Convention on the Law of the Sea) – Конвенция ООН по морскому праву 1982 года



в истории, из-за которого погибли тысячи морских птиц, а мангровые леса, коралловые рифы и места гнездования морских черепах практически исчезли. Армия Саддама Хусейна бомбила нефтезаводы и нефтехранилища, что усиливало загрязнение окружающей среды.

В ответ ООН создала Компенсационную комиссию (UNCC)¹⁶, которая регулировала вопрос выплаты компенсаций за ущерб, причиненный вторжением Ирака в Кувейт. Более \$ 1,1 млрд за счет изъятых у агрессора доходов от экспорта нефти пошли на восстановление окружающей среды, включая морские и прибрежные экосистемы.

Так появился важный международно-правовой прецедент, отметила в своей работе Диана

Ляшенко: государства должны компенсировать ущерб, который нанесли окружающей среде во время боевых действий.

Автор эссе пришла к выводу, что странам-агрессорам, развязавшим войны в последние годы, тоже придется ответить за вред, нанесенный экологии в целом и морской среде в частности. Для этого необходимо создавать на международном уровне действенные механизмы исполнения национальных решений. Не менее важно вести оперативный мониторинг для точной оценки ущерба и учреждать специальные фонды, способные функционировать в условиях вооруженных конфликтов.

¹⁴ UNCLOS (англ. United Nations Convention on the Law of the Sea) – Конвенция ООН по морскому праву 1982 года

¹⁵ <https://www.imo.org/en/mediacentre/secretarygeneral/pages/leg-113-opening-remarks.aspx> UNCC (англ. United

¹⁶ Nations Compensation Commission) – Компенсационная комиссия ООН.

«Право должно успевать за морем»: что обсуждали на генеральной Ассамблее CMI

За три часа удалось затронуть больше десятка тем – от успешного продвижения «Пекинской конвенции» и «Lex Maritima» до планов по разработке новых документов, среди которых – кодификация общих принципов морского страхования.

Главным достижением последнего года стало вступление в силу Конвенции ООН о международных последствиях продажи судов на основании судебного решения («Пекинская конвенция»). На момент проведения генеральной Ассамблеи CMI у Конвенции было три ратификации – от Испании, Барбадоса и Сальвадора.¹⁷ Национальным Ассоциациям

крупных европейских морских держав важно убедить свои государства ратифицировать Конвенцию.

Участники Ассамблеи много говорили о важности CMI быть связующим звеном между разными представителями морской индустрии. На этом делал акцент и новый администратор Международного морского комитета Петер Ларсен. По его словам, необходимо хорошо знать и учитывать интересы широкого круга лиц – от судовладельцев и страховщиков до чиновников разных стран. Иначе юридические инструменты, разрабатываемые CMI, окажутся бесполезными для рынка морских перевозок.

Не обошли стороной и Lex Maritima – первый свод общепризнанных принципов морского торгового права, который направлен



¹⁷18 июля 2026 года Конвенция была утверждена Европейским Союзом (ЕС) и вступит в силу для ЕС 15 декабря 2026 года. Статус Конвенции доступен на официальном сайте Комиссии Организации Объединенных Наций по праву международной торговли (ЮНИСИТРАЛ) – <https://uncitral.un.org/ru/judicialsaleofships/status>

на гармонизацию морского права во всем мире. Финальный текст документа осенью прошлого года опубликовали на сайте CMI¹⁸, теперь его активно переводят на языки разных стран. Перевод на русский язык в этом году завершит и Ассоциация морского права RUMLA.

Во время Ассамблеи стало известно, что успешный пример Lex Maritima вдохновил создать аналогичный документ с унифицированными принципами морского страхования.

На первом этапе надо проанализировать национальное отраслевое регулирование разных стран и стандартные условия морского страхования. Дело в том, что в большинстве юрисдикций закон задает лишь общие рамки, а реальная практика формируется в зависимости от того, что стороны включают в договоры.

Массив информации будет огромный, поэтому для первичного анализа поступающих материалов договорились пользоваться помощью искусственного интеллекта.

При этом участники Ассамблеи подчеркнули, что коллективно испытывают «здоровый скепсис» по поводу возможностей AI. Предполагаемая модель работы выглядит так: национальные Ассоциации предоставляют законы, стандартные условия и переводы, затем собранные материалы загружаются в AI-инструмент, после чего формируется промпт, направляющий анализ по заданной структуре. На следующем этапе эксперты проверяют результаты, формируют подгруппы и решают, можно ли вывести общие принципы для отдельных областей.

Выбор такой методологии показывает, что CMI не отказывается от традиционной юридической экспертизы, а лишь пытается гармонично использовать технологические инструменты для обработки большого массива разнородных документов. В сфере морского страхования, где стандартные условия многочисленны и исторически сложны, это может дать позитивный эффект с учетом тщательной экспертной верификации.

Декарбонизация и развитие автономного судоходства

Переход к аммиаку, водороду, метанолу и другим альтернативным видам топлива порождает не только технические, но и юридические вопросы. С одной стороны, снижается уровень выброса парниковых газов, с другой – кардинально меняется подход к проектированию судов, обеспечению безопасности экипажа, портовой инфраструктуры и ответственности за возможные аварии. Поэтому рабочая группа CMI по декарбонизации активно взаимодействует с ИМО, детально прорабатывая тему ответственности и возмещения компенсации за ущерб, который возник при использовании альтернативных, неуглеводородных видов топлива.

Основные вопросы следующие:

- кто несет ответственность при инциденте с альтернативным топливом;
- какие стандарты безопасности применимы;
- достаточно ли существующих конвенций о загрязнении и ответственности;
- нужны ли новые международные инструменты.

Процесс декарбонизации упирается не только в технологические и юридические нюансы: многие порты не имеют необходимых бункеровочных мощностей и инфраструктуры для альтернативного топлива. Необходимо учитывать и этот аспект.

Свой внушительный пласт задач у рабочей группы по кибербезопасности. Пока ИМО только разрабатывает новые подходы международного регулирования киберрисков, у юристов есть хорошая возможность повлиять на этот процесс. Обсуждаемая сфера не ограничивается технической защитой IT-систем, затрагивая широкий пул направлений – от навигации и управления судном до границ ответственности перевозчика и безопасности экипажа.

Члены CMI сошлись на необходимости плотнее связать специалистов из группы по кибербезопасности с коллегами, которые занимаются автономным судоходством. Безэкипажные суда (MASS)¹⁹ зависят от цифровых систем значи-

¹⁸ <https://comitemaritime.org/wp-content/uploads/2018/05/The-CMI-Lex-Maritima-2025-The-Tokyo-Principles-of-Maritime-Law-final.pdf>

¹⁹ MASS (англ. Maritime Autonomous Surface Ships) – морские автономные надводные суда.

тельно сильнее, чем традиционные. Поэтому кибератака на автономное судно грозит не просто уничтожением данных, а напрямую влияет на безопасность мореплавания. Движущийся объект, внезапно потерявший управление, может нанести существенный ущерб другим судам и портовой инфраструктуре.

Поэтому еще одной темой для обсуждения в ближайшем будущем станет расследование морских аварий с участием автономных судов. Существующее правовое регулирование по большей части исходит из человеческого управления судном. Если ключевые решения принимает алгоритм или удаленный оператор, то традиционную логику расследования морских инцидентов придется пересмотреть.

Новые члены CMI, долги и некрологи

В Международный морской комитет приняли Ассоциацию морского права Доминиканской Республики. Прежнюю ассоциацию этой страны исключили в 2017 году из-за длительной неуплаты членских взносов. Правопреемники согласились погасить накопившиеся долги в течение трех лет.

Тем временем среди действующих членов CMI тоже есть должники – национальные организации КНДР и Танзании. После многократных напоминаний на Ассамблее в Бразилии поставили вопрос об исключении этих ассоциаций.

Кроме того, в CMI создали специальный комитет для составления методики расчета размера членских взносов. Эту идею предложила Французская ассоциация морского права, мотивируя тем, что модель финансирования международной отраслевой организации должна быть прозрачной, понятной и устойчивой.

По традиции на Ассамблее почтили память коллег, умерших за последний год. Речь идет о Поле Гилле и Бенте Нильсене. Первый из них был известным ирландским специалистом по морскому праву, который уделял большое внимание защите прав и интересов моряков по широкому кругу вопросов – от задержек выплаты зарплаты до спасения их жизней во время вооруженных конфликтов. Умерший всегда делал акцент, что именно на простых морях фактически держится вся мировая торговля.

Нильсен, в свою очередь, сыграл значимую роль при реформировании Йорк-Антверпенских правил об общей аварии, а еще много занимался вопросами правового регулирования удаления затонувших судов. Этот эксперт умел находить рабочие компромиссы между интересами судовладельцев, грузоперевозчиков и страховщиков, добиваясь сложного баланса коммерческих и публичных интересов.

Что дальше

Подводя итоги, участники Ассамблеи CMI подчеркнули, что с учетом сегодняшних реалий важно сохранять юридическую глубину не в ущерб скорости принятия решений, уважать традиции и эффективно использовать новые технологии, чтобы разрабатывать документы, которые нужны отрасли.

При этом нужно не забывать, что сила Международного морского комитета – в национальных ассоциациях, представители которых отлично знают свои правовые системы и могут донести до собственных властей значение международных инструментов. Помимо развития юридической экспертизы, не менее важно работать с IMO, BIMCO, ICS²⁰, P&I Clubs, WISTA²¹, университетами, страховщиками, судовладельцами, финансистами и техническими специалистами.

CMI не стоит останавливаться на уже достигнутых результатах, так как международная повестка требует юридических ответов на все новые вызовы. В том числе по этой причине международная унификация для морского права – не академическая мечта, а практическая необходимость: суда ходят, грузы перевозятся, риски материализуются, технологии меняются, так что «право должно успевать за морем»

«О России говорили на этот раз практически на каждой сессии. К сожалению, наша страна упоминалась не в связи с какими-то достижениями в области морского права или торгового мореплавания, а исключительно в контексте борьбы с теневым флотом, обходом санкций и растущими рисками для окружающей среды», – президент RUMLA, Константин Краснокутский.

²⁰ ICS (англ. International Chamber of Shipping) – Международная палата судоходства.

²¹ WISTA (англ. Women's International Shipping and Trading Association) – Международная ассоциация женщин в судоходстве и торговле.



Завершилась Ассамблея церемонией передачи флага CMI: его представители бразильской ассоциации морского права вручили коллегам из Испании. Следующая конференция Международного Морского комитета пройдет в Валенсии весной 2027 года. ■



I. EVENTS

The Shadow Fleet and a Rapidly Changing Reality: Highlights from the CMI Colloquium in Brazil

The Colloquium and General Assembly of the Comité Maritime International (CMI) took place in Rio de Janeiro from 12 to 15 May 2026. Over the course of four days, around 400 delegates from national maritime law associations and industry representatives from around the world covered the issues currently at the forefront of their agenda, from the decarbonisation of shipping to fraudulent ship registries and the shadow fleet. The Russian Maritime Law Association (RUMLA) was represented by its president, Konstantin Krasnokutskiy.

Opening remarks were delivered by CMI President Ann Fenech and the Secretary-General of the International Maritime Organization (IMO), ¹ Arsenio Dominguez. In his remarks, Dominguez emphasised how crucial it is to ensure freedom of navigation and effectively protect seafarers' rights and ensure that seafarers are under no circumstances made victims of armed conflict.



¹ IMO: the International Maritime Organization.

The Future of Limitation of Liability

On the colloquium's first day, the traditional Francesco Berlingieri Lecture was delivered by Professor Norman Martínez, director of the IMO International Maritime Law Institute (IMLI).² He is well known in the industry as the author of *Limitation of Liability in International Maritime Conventions: The Relationship between Global Limitation Conventions and Particular Liability Regimes*.³ His lecture marked the fiftieth anniversary of the 1976 Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims (LLMC).⁴

The provisions of the instrument are still not interpreted uniformly, notwithstanding the IMO resolution⁵ adopted five years ago, under which it is virtually impossible to deprive a shipowner of the right to limit liability. In practice, those resolutions make the shipowner's right to limit liability⁶ "virtually unbreakable."

The right to limit liability may be lost only on proof of intent, or of "recklessness with knowledge that such loss would probably result." The draft convention had provided for gross negligence as the disqualifying conduct, but that ground was replaced by the formula just quoted. The choice



² IMLI: the IMO International Maritime Law Institute.

³ Norman A. Martínez Gutiérrez, *Limitation of Liability in International Maritime Conventions: The Relationship between Global Limitation Conventions and Particular Liability Regimes*, IMLI Studies in International Maritime Law (London and New York: Routledge, 2011), 496 pp., ISBN 978-0-415-60140-5.

⁴ LLMC: the Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims.

⁵ IMO Assembly Resolutions A. 1163 [32] and A. 1164 [32] of 15 December 2021 on the interpretation of Article 4 of the 1976 Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, [https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/AssemblyDocuments/A.1164\[32\].pdf](https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/AssemblyDocuments/A.1164[32].pdf). For further discussion, see Konstantin Krasnokutskiy, "Unified Interpretation on the Test for Breaking the Owner's Right to Limit Liability under the IMO Liability and Compensation Conventions," *Maritime Law*, no. 4 (2022): 104-10; and the proceedings of the Maritime Law Association's seminar on limitation of shipowners' liability held on 8 August 2025: "Limitation of Shipowner's Liability: Obstacles to the Doctrine's Practical Application," *Maritime Law*, no. 3 (2025): 137-39.

⁶ The phrase used in the English original is "virtually unbreakable."

was no accident: it was the compromise struck in exchange for raising the limits of liability.⁷

According to the speaker, the chief practical difficulty in applying limitation of liability today lies in the 1976 Convention and its 1996 Protocol existing simultaneously. They set different limits, which opens the door to forum shopping, whereby the most suitable jurisdiction is then chosen. By way of illustration, Professor Martínez cited the incident involving the *Di Matteo*,⁸ in which the vessel anchored in a prohibited area and severed the Malta–Sicily subsea cable in 2019.

Summing up, Professor Martínez observed that limitation of liability remains as much a cornerstone of maritime law today as it was half a century ago. Its future, he argued, will turn on whether states are prepared to overcome the contradictory case law that has grown up around it by harmonising their national legislation.

Safe Escape Routes in the Line of Fire

The impact of armed conflict on merchant shipping proved one of the colloquium's most animated topics. The experts concluded that, given the extent and frequency of the disruption caused by geopolitical conflict in recent years, the shipping industry can no longer be regarded as neutral infrastructure for global trade.

The past four years have demonstrated that a war erupting anywhere in the world affects the entire freight market: routes shift, sanctions risks and payment disruptions multiply, and the entire approach to insurance shifts. Private companies can no longer treat geopolitics as an external factor since it has become part of daily risk management.

Yet the industry too often forgets that it is ships' crews who stand on the front line. This

spring, for instance, roughly 20,000 seafarers were stranded in the Strait of Hormuz for three months, noted Nick Shaw, chief executive officer (CEO)⁹ of the International Group of P&I Clubs:¹⁰ "They are the first to take the hit, and they risk their lives doing so." Hence, at the outset of any hostilities, it is vital to secure "safe escape routes" for evacuating the crews of vessels caught in a conflict zone.

Against this backdrop, the global trade association BIMCO¹¹ recommends using the latest revisions of its war-risk clauses: VOYWAR 2013 for voyage charters and CONWARTIME 2013 for time charters. These clauses define "war risks" broadly, encompassing armed operations that require no formal declaration of war. They rest on three basic principles:

- *the safety of the crew, the vessel, and the cargo shall be protected,*
- *the shipowner and the master take the decisions needed to secure that safety,*
- *the charterers bear all the consequences of those decisions, including the costs.*

The master and the shipowner may therefore decline to follow the charterers' orders if they judge that transiting a particular area would expose the vessel, the crew, or the cargo to a war risk, explained Pietro Palandri, vice-president of the Italian Maritime Law Association and senior partner at Studio Legale Mordiglia. Every attempt by charterers to challenge that approach, he said, has so far failed.

In the new environment, the complete absence of inter-state litigation also plays an unhelpful role, argued Rafael Zelesco Barretto, a professor of international law. Disputes arising from the current conflicts never reach the International Tribunal for the Law of the Sea, even though its judges are precisely the ones who could clarify certain questions. The standard charterparty forms and insurance conditions, for their part, are in many

⁷ During the 1976 Convention discussions, delegates proposed adding «gross negligence» to the provisions on breaking the liability. However, this suggestion was rejected. One reason was that the term "gross negligence" was difficult to define and interpret uniformly. The delegates' reasoning was that the limits should have been almost unbreakable, but the limits themselves must have become higher than those in the 1957 Convention. Despite that, the MSC refers to gross negligence rather than recklessness (art. 357). See B. R. Karimov, "On Breaking the Limitation of Liability for Maritime Claims

[Comment Upon the Judgment of the Commercial Court of the Far Eastern District in Case A51–383/2024 dd. 20 April 2026], "Maritime Law, no. 2 (2026).

⁸ *Enemalta plc v The Standard Club Asia Ltd (The Di Matteo)* [2021] EWHC 1215 (Comm), <https://www.bailii.org/ew/cases/EWHC/Comm/2021/1215.html>.

⁹ CEO: chief executive officer.

¹⁰ P&I clubs (protection and indemnity): mutual associations insuring shipowners' liabilities

¹¹ BIMCO: the Baltic and International Maritime Council.

respects ill-suited to today's geopolitical crises, Mr Palandri believes: "They were drafted for more familiar situations, in which a charterer sends a vessel into an area whose dangers are known in advance, however, today a ship may find itself in a conflict zone after the voyage has already begun, and the existing terms do not always allocate the risks fairly."

The "Shadow Fleet" and "False Flags"

The growing popularity of these illicit practices poses a direct threat not only to the international system of maritime safety but to the environment as well. The subject was taken up at a session moderated by Frank Nolan, a former president of the Maritime Law Association of the United States.

Vessels sailing under false flags: the numbers

- Current total: 546 (up from 470 at the end of the previous quarter),
- Average age: 26 years,
- Two-thirds are tankers, 49 of them very large crude carriers (VLCCs),¹²

- 63 per cent of such vessels rely on outright fraudulent registries,

- In 2026, the flags of Syria and Myanmar were fraudulently used for the first time.

Source: presentation by Michelle Wiese Bockmann, analyst at Windward, at the CMI Colloquium.

The central legal challenge is that neither "shadow fleets" nor "false flags" are recognised legal terms, a point pressed by George Theodoridis, professor at the World Maritime University.¹³ There are at present no binding international rules governing the registration process itself. The 1986 UN Convention on Conditions for Registration of Ships does lay down international standards for entering vessels in a national register, addressing the genuine link, ownership, management, registration, accountability, and the role of the flag state, but it has never entered into force. Articles 91, 92, and 94 of UNCLOS,¹⁴ meanwhile, supply only general principles, and national laws construe them differently, breeding jurisdictional conflict.



¹² VLCC: very large crude carrier.

¹³ The World Maritime University (WMU), based in Malmö, Sweden, operates under a Charter and Regulations approved by the IMO Assembly; the Secretary-General of the IMO serves as its Chancellor.

The picture is made worse by the unpredictability of sanctions decisions, as the decision-making process is highly politicised. John Markianos-Daniolos, a well-known maritime lawyer, offered two examples of Greek shipowners “destroyed” by American sanctions over Venezuelan operations that were perfectly lawful when the voyages took place: in the end, not a single flag would accept their vessels, except the fraudulent ones.

“A ship without nationality is not a mediaeval ‘outlaw’ whom anyone may strike. A ship without nationality is a ship that enjoys the protection of no flag state, but that does not make it fair game for all. Besides, there is a crew on board, and their rights, too, must be respected,” stressed Professor Rafael Zelesco Barretto.

In an effort to close at least some of the gaps, the 113th session of the IMO Legal Committee¹⁵ approved new guiding principles on ship registration this spring. At the next session, in

2027, the experts have agreed to draw up further recommendations on the registration of shipping companies and to define more clearly the role of port and coastal states in combating unlawful registries.

One way or another, the object of all these measures is to make life as difficult as possible for the unscrupulous shipowner. Fail to do so, the participants in the CMI discussion concluded, and a major disaster (environmental or humanitarian) becomes merely a matter of time.

Remedying Harm to Marine Ecosystems

Young CMI (the youth committee) holds an annual maritime-law essay competition, and the winner is invited to present the work at the General Assembly. This year the prize went to Diana Liashenko, a lawyer at Black Sea Law Company. Taking the Iraq-Kuwait conflict as her case study, she offered a detailed analysis of the mechanisms for compensating wartime environmental damage



¹⁴ UNCLOS: the United Nations Convention on the Law of the Sea, 1982.

¹⁵ <https://www.imo.org/en/mediacentre/secretarygeneral/pages/leg-113-opening-remarks.aspx>.

that actually worked, and that remain relevant today.

In 1991, as they retreated from Kuwait, Iraqi forces deliberately discharged between 8 and 11 million barrels of crude oil into the Persian Gulf. It was one of the largest oil spills in history: thousands of seabirds perished, and the mangrove forests, coral reefs, and sea-turtle nesting grounds all but disappeared. Saddam Hussein's army bombed refineries and oil-storage facilities, compounding the pollution.

In response, the United Nations established the Compensation Commission (UNCC)¹⁶ to administer the payment of compensation for the damage caused by Iraq's invasion of Kuwait. More than US 1.1 billion, funded from the aggressor's confiscated oil-export revenues, went towards environmental restoration, including the restoration of marine and coastal ecosystems.

Thus was born an important precedent of international law, Ms Liashenko noted in her essay: states must compensate for the damage they inflict on the environment in the course of hostilities.

She concluded that the aggressor states which have unleashed wars in recent years will likewise have to answer for the harm done to the environment generally and to the marine environment in particular. That will require effective international machinery for enforcing national judgments. No less important are prompt monitoring, so that damage can be assessed accurately, and the creation of dedicated funds capable of operating in conditions of armed conflict.

“The Law Must Keep Pace with the Sea:” The CMI General Assembly

In the space of three hours, the Assembly touched on more than a dozen topics, from the successful advance of the Beijing Convention and the Lex Maritima to plans for new instruments, among them a codification of the general principles of marine insurance.

The signal achievement of the past year was the entry into force of the UN Convention on the International Effects of Judicial Sales of Ships, known as the Beijing Convention. At the time of



¹⁶ UNCC: the United Nations Compensation Commission.

the CMI General Assembly it had three ratifications: Spain, Barbados, and El Salvador.¹⁷ It now falls to the national associations of the major European maritime powers to persuade their governments to ratify.

Participants returned again and again to the CMI's role as the connective tissue between the different constituencies of the maritime industry. The point was pressed by the Comité's new administrator, Peter Larsen. In his view, the organisation must know and weigh the interests of a broad circle of actors, from shipowners and insurers to government officials in many countries; otherwise, the legal instruments the CMI produces will prove useless to the shipping market.

Nor was the Lex Maritima overlooked, the first compendium of generally recognised principles of maritime commercial law, designed to harmonise maritime law worldwide. The final text was published on the CMI website last autumn¹⁸ and is now being translated into a range of languages. RUMLA will complete the Russian translation this year.

During the Assembly, it emerged that the success of the Lex Maritima has inspired an analogous project: a set of unified principles of marine insurance.

The first stage will be to analyse national regulation in different countries alongside the standard terms of marine insurance. In most jurisdictions, after all, statute sets only a general framework; real practice is shaped by what the parties write into their contracts.

The volume of material will be enormous, so the participants agreed to enlist artificial intelligence for the initial review – while professing, collectively, a “healthy scepticism” about what AI can do. The envisaged working model runs as follows: the national associations supply their statutes, standard terms, and translations; the assembled materials are loaded into an AI tool; a prompt is drafted to steer the analysis along a prescribed structure; and experts then verify the results, form sub-groups, and decide whether common principles can be distilled for particular areas.

The choice of method shows that the CMI is not abandoning traditional legal expertise but seeking to deploy technology judiciously to process a vast and heterogeneous body of documents. In marine insurance, where standard terms are numerous and historically intricate, the approach could pay real dividends, provided the expert verification is rigorous.

Decarbonisation and the Rise of Autonomous Shipping

The transition to ammonia, hydrogen, methanol, and other alternative fuels raises legal questions as well as technical ones. Greenhouse-gas emissions fall, but the approach to ship design, crew safety, port infrastructure, and liability for casualties changes root and branch. The CMI's working group on decarbonisation is therefore engaging closely with the IMO, working through the questions of liability and compensation for damage arising from the use of alternative, non-hydrocarbon fuels.

The principal questions are these:

- who bears liability in an incident involving an alternative fuel,
- which safety standards apply,
- whether the existing conventions on pollution and liability suffice,
- whether new international instruments are needed.

Decarbonisation, moreover, runs up against more than technological and legal complications: many ports simply lack the bunkering capacity and infrastructure for alternative fuels. That, too, must be taken into account.

The working group on cybersecurity has its own substantial agenda. While the IMO is still developing new approaches to the international regulation of cyber risk, lawyers have a genuine opportunity to shape the process. The field extends well beyond the technical protection of IT systems, reaching from navigation and ship management to the limits of carrier liability and the safety of the crew.

¹⁷ 18 July 2026 the Convention was approved by the European Union, for which it will enter into force on 15 December 2026. The Convention's status is available on the official website of the United Nations Commission on International Trade Law (UNCITRAL): <https://uncitral.un.org/ru/judicialsaleofships/status>.

¹⁸ <https://comitemaritime.org/wp-content/uploads/2018/05/The-CMI-Lex-Maritima-2025-The-Tokyo-Principles-of-Maritime-Law-final.pdf>.

CMI members agreed on the need to bring the cybersecurity specialists into closer contact with colleagues working on autonomous shipping. Uncrewed vessels, maritime autonomous surface ships (MASS),¹⁹ depend on digital systems far more heavily than conventional ships do. A cyberattack on an autonomous vessel therefore threatens not only data integrity but the safety of navigation itself: a moving object that suddenly loses control can do serious damage to other vessels and to port infrastructure.

Hence another topic for discussion in the near future: the investigation of marine casualties involving autonomous ships. The existing legal framework largely presumes a vessel under human control. If the key decisions are taken by an algorithm or a remote operator, the traditional logic of marine casualty investigation will have to be rethought.

New Members, Debts, and Obituaries

The Maritime Law Association of the Dominican Republic was admitted to the Comité Maritime International. The country's previous association had been expelled in 2017 for prolonged non-payment of membership dues; its successor has agreed to clear the accumulated arrears within three years.

Meanwhile, there are debtors among the current membership too: the national organisations of North Korea and Tanzania. After repeated reminders, the Assembly in Brazil put the question of their expulsion on the table.

The CMI also created a special committee to devise a methodology for calculating membership dues. The idea came from the French Maritime Law Association, on the ground that the funding model of an international industry organisation ought to be transparent, comprehensible, and sustainable.

As tradition requires, the Assembly honoured the memory of colleagues who had died over the past year: Paul Gill and Bent Nielsen. Gill was a distinguished Irish maritime lawyer who devoted particular attention to protecting the rights and interests of seafarers across a broad range of issues, from securing unpaid wages to

saving lives in armed conflicts. He never tired of insisting that world trade rests, in the end, on the shoulders of ordinary seafarers.

Nielsen, for his part, played a significant role in the reform of the York-Antwerp Rules on general average and worked extensively on the legal regulation of wreck removal. He had a rare gift for workable compromise among shipowners, cargo interests, and insurers, striking the delicate balance between commercial and public interests.

What Comes Next

Summing up, the participants in the CMI Assembly stressed that, given today's realities, it is vital to preserve legal depth without sacrificing the speed of decision-making, to respect tradition, and to use new technologies effectively, so as to produce the instruments the industry actually needs.

Nor should it be forgotten that the Comité's strength lies in its national associations, whose members know their own legal systems intimately and can convey to their governments the significance of international instruments. Beyond building legal expertise, it is equally crucial to collaborate with the IMO, BIMCO, the ICS,²⁰ the P&I Clubs, WISTA,²¹ universities, insurers, shipowners, financiers, and technical specialists.

The CMI cannot afford to rest on what it has achieved: the international agenda continues to generate new challenges requiring legal responses. For maritime law, indeed, international harmonisation is not an academic dream but a practical necessity. Ships sail, cargoes move, risks evolve, and technologies change, so "the law must keep pace with the sea."

"This time Russia came up at practically every session. Regrettably, our country was mentioned not for any achievement in maritime law or merchant shipping, but solely in the context of the fight against the 'shadow fleet,' sanctions evasion, and the mounting risks to the environment," said Konstantin Krasnokutskiy, president of RUMLA.

¹⁹ MASS: maritime autonomous surface ships.

²⁰ ICS: the International Chamber of Shipping

²¹ WISTA: the Women's International Shipping and Trading Association.



The Assembly closed with the ceremonial handover of the CMI flag, which representatives of the Brazilian maritime law association passed to their Spanish colleagues. The next conference of the Comité Maritime International will take place in Valencia in the spring of 2027. ■



Летняя школа морского права в МГЮА: как это было

Со 2 по 5 июня 2026 года в Московском государственном юридическом университете имени О. Е. Кутафина (МГЮА) прошла XII Летняя школа молодых ученых на тему «Морское право: обеспечение государственного суверенитета, безопасности и экономического развития России». Ее участниками стали 70 человек в возрасте до 35 лет. Среди них оказались и члены нашей Ассоциации.

Участников Школы морского права делили на команды, каждая из которых разрабатывала собственные предложения совершенствования законодательства по одному из четырех направлений: развитие морского транспорта, защита и сохранение морской среды, социальное обеспечение морской деятельности, арктическое направление.

Лекторами выступили представители государственных органов, ученые-правоведы и практикующие юристы. Так, член Young RUMLA Гейдар Байрамов выделил сразу несколько докладчиков:

«Запомнилась лекция завкафедрой международного права МГИМО МИД России Дамира Камильевича Бекашева «Современное морское право: актуальные вопросы теории и практики» про наиболее значимые проблемы отрасли и перспективы ее развития. Еще большое впечатление произвел мастер-класс Марии Александровны Красновой, партнера и руководителя практики «Морское право» адвокатского бюро «КИАП», посвященный вопросам задержания морских судов. Возможность услышать практический взгляд специалиста, ежедневно работающего с подобными спорами, представляла особую ценность».



При этом организаторы предусмотрели междисциплинарный характер учебной программы. Среди спикеров были не только юристы, но и специалисты с техническим и морским образованием. Например, капитан 1-го ранга Владимир Павлович Мальцев представил стратегию развития современного морского флота России, а ведущий научный сотрудник Института океанологии Дмитрий Ильич Глуховец подробно рассказал о реальном влиянии судоходства на экологию. Более того, на одной площадке организаторам удалось собрать представителей сразу трех отраслевых ведомств – Министерства транспорта, Министерства природных ресурсов и экологии и Министерства промышленности и торговли.

В числе лекторов Школы морского права оказалась и другой член Young RUMLA, юрист АЛРУД Инесса Баринская. Она презентовала исследование, в рамках которого проанализировала, как суды применяют конвенции в сфере международного морского права:

«Если говорить о российской практики, то конвенции зачастую применяются исключительно как дополнительные нормативные документы, которые так или иначе подтверждают положения, содержащиеся в законодательстве».

Полный текст исследования Инессы Баринской мы опубликуем в журнале «Морское право» 3/2026.

Подводя итоги четырехдневного мероприятия, проректор МГЮА по научно-исследовательской деятельности Владимир Синюков отметил, что в сфере морского права наблюдается острая нехватка практиков, способных «внести свои предложения для развития и выведения на новый уровень всех «плавающих» вопросов».

По мнению еще одной участницы Школы морского права из числа членов Young RUMLA, Влады Ханиной, для популяризации морского права среди молодых юристов важно не только проводить подобные образовательные мероприятия, но и более широко их анонсировать в студенческой среде. Об этом проекте МГЮА многие молодые юристы ничего не знают. Кроме того, необходимо привлекать как можно больше представителей отрасли, не ограничиваясь узким кругом знакомых организаторам специалистов.

Еще одним инструментом, привлекающим внимание талантливой молодежи, может стать опция с предоставлением возможности пройти стажировку в компаниях, которые активно работают с морскими проектами. ■

Inside the MSAL Summer School of Maritime Law

The 12th Summer School for Young Scholars, entitled “Maritime Law: Safeguarding Russia’s State Sovereignty, Security and Economic Development,” was held at Kutafin Moscow State Law University (MSAL) from 2 to 5 June 2026. The event brought together 70 participants under the age of 35. Members of our Association were also among them.

Participants at the Maritime Law School were divided into teams, each of which developed proposals for legislative reform in one of the following four areas: maritime transport development; the protection and preservation of the marine environment; social security in the maritime sector; and Arctic-related concerns.

Representatives of public authorities, legal academics and practising lawyers delivered lectures at the School. Young RUMLA member Heydar Bayramov highlighted two speakers in particular:

“One of the highlights was the lecture entitled ‘Contemporary Maritime Law: Current Issues of Theory and Practice,’ delivered by Damir K. Bekyashev, Head of the Department of International Law at MGIMO University. It addressed the most pressing challenges facing the field and the prospects for its further development. Another highlight was the masterclass on ship arrest given by Maria A. Krasnova, Partner and Head of the Maritime Law Practice at KIAP Attorneys at Law. It was especially valuable to gain insight from a practitioner who handles such disputes on a daily basis.”



The organisers also ensured that the programme was interdisciplinary. Alongside lawyers, it featured experts with technical and maritime backgrounds. Captain First Rank Vladimir P. Maltsev, for instance, outlined a strategy for the development of Russia's modern maritime fleet, while Dmitry I. Glukhovets, a leading researcher at the Institute of Oceanology, provided a detailed account of the actual impact of shipping on the marine environment. The organisers also managed to bring together representatives of three key ministries: the Ministry of Transport, the Ministry of Natural Resources and Environment, and the Ministry of Industry and Trade.

Inessa Barinskaya, a lawyer at ALRUD and another Young RUMLA member, was among the Maritime Law School's lecturers. She presented research examining the application of international maritime law conventions by the courts:

"As far as Russian case law is concerned, conventions are frequently treated solely as supplementary sources of law that reinforce the provisions already contained in domestic legislation."

The full text of Inessa Barinskaya's study will appear in issue 3/2026 of Maritime Law.

In his concluding remarks on the four-day event, Vladimir Sinyukov, Vice-Rector for Research at MSAL, noted the acute shortage of maritime-law practitioners capable of "putting forward proposals that would help develop the field and bring its many "issues afloat" to a new level."

Vlada Khanina, another Young RUMLA member who took part in the Maritime Law School, believes that raising awareness of maritime law among young lawyers requires both educational initiatives of this kind and more extensive outreach to students. Many young lawyers have not heard of the MSAL project. She also stressed the need to involve a broader range of industry professionals, rather than relying on a small group of experts already known to the organisers.

Internships with companies actively involved in maritime projects could provide another effective way of attracting talented young people to the field. ■



Егор Колесник,
Университет CEU Сан-Пабло
(Мадрид)

Взгляд со стороны: как проходят конференции и конгрессы Испанской ассоциации морского права (AEDM)

Испанская ассоциация морского права (Asociación Española de Derecho Marítimo, далее – AEDM) была основана 10 января 1949 года по инициативе юристов, судовладельцев и страховщиков, стремившихся к тому, чтобы Испания принимала активное участие в международной унификации морского права. AEDM насчитывает 147 индивидуальных и 28 коллективных членов. Ассоциация представляет Испанию в Международном морском комитете (*Comité Maritime International*, далее – CMI). Подобно Российской ассоциации морского права (далее – RUMLA), обе ассоциации разделяют с CMI единую цель, закрепленную в статье 1 Устава CMI, – всеми надлежащими средствами и мерами содействовать унификации морского права во всех его аспектах. На практике это означает участие в работе и конференциях CMI, содействие развитию морского арбитража, а также проведение исследований, подготовку отчетов, организацию конференций, рабочих групп и публикаций. Как и молодежный комитет Young RUMLA, AEDM также имеет молодежное подразделение – Young AEDM.

AEDM обеспечивает постоянное взаимодействие ученых-правоведов, практикующих юристов и представителей коммерческого сектора морской отрасли, и проводимые ею конференции являются одним из главных инструментов достижения этой цели. Хотя AEDM базируется в столице Испании, а большинство ее мероприятий проходит в Мадриде, отдельные конференции принимают и другие испанские города.

Будучи членом Young RUMLA, автор с особым интересом посетил мероприятия AEDM, чтобы приобрести опыт и поделиться им с российскими коллегами. Автор принял участие в конференции «Naval 2026: строительство, ремонт, страхование и финансирование», состоявшейся в Сантьяго-де-Компостела 17 апреля 2026 года, а также в Национальном конгрессе 11-12 июня 2026 года, прошедшем в аудитории Uría Menéndez в Мадриде под девизом «Приливы перемен: курс на Валенсию».

Naval 2026: строительство, ремонт, страхование и финансирование.

Сантьяго-де-Компостела,

17 апреля 2026 года

В 2026 году AEDM провела тематическую однедневную конференцию под названием «Naval 2026: строительство, ремонт, страхование и финансирование». Она состоялась в Сантьяго-де-Компостела, в помещении Фонда ABANCA – подразделения банка, занимающегося культурной повесткой, которое также широко представлено в Испании и Португалии. Выбор банковской площадки не был случайным: он давал понять, что экономической и финансовой стороне судостроения будет уделено не меньше внимания, чем сугубо правовой.

Формат был простым и для мероприятий такого рода типичным: последовательность круглых столов, каждый из которых был посвящен одному из этапов жизненного цикла судна, докладчики представляли различные секторы судоходной отрасли, а не только юридический. В течение дня в дискуссиях приняли участие руководители судовладельцев, практикующие юристы, морские страховщики и брокеры, банкиры в сфере структурного финансирования, представители государственного агентства экспортного кредитования и академического сообщества. Цель привлечения столь разносторонней аудитории состояла в том, чтобы коллективно рассмотреть вопросы, которые обычно разбираются по отдельности – судостроение, судоремонт, морское страхование и финансирование судов, – и показать, насколько тесно они связаны.

Сквозной идеей всех четырех сессий стало управление рисками, связанными с судном, и в особенности с судовладельцем. На протяжении дня тема судовладельца была точкой объединения правовых, технических, коммерческих и финансовых рисков отрасли: именно судовладелец отвечает перед заказчиком за результат, организует работу других лиц, ведет переговоры по договору, при этом зависит от страхования, которое покрывает возможные непредвиденные обстоятельства и требует финансирования для осуществления

такого длительного и неопределенного процесса. Кратко изложим четыре темы обсуждений.

Судостроение

Первая сессия была посвящена договору судостроения и тому положению, в которое будет поставлена верфь после его заключения. Центральной темой стал субподряд. Поскольку большая часть физических работ выполняется третьими лицами, при этом действительное исполнение работ и вопросы ответственности за результат расходятся: перед судовладельцем верфь остается ответственной за результат, тогда как ее возможность взыскать убытки с субподрядчика может быть сведена на нет неплатежеспособностью последнего или недостаточностью его страхового покрытия. Из этого были сделаны следующие практические выводы: верфь должна не просто требовать от субподрядчика предоставления страхового покрытия, но и фактически проверять его наличие, а также субподрядный договор следует составлять «зеркально» (back-to-back) по отношению к основному договору, с тем чтобы обязательства, принятые перед судовладельцем, могли передаваться далее по цепочке.

Обсуждение также затронуло тему охраны труда – особо важный аспект для судостроительных верфей. Поскольку верфь одновременно выступает как владельцем площадки, так и работодателем, отвечающим за организацию деятельности подрядчиков на ее территории, она обязана обеспечивать надлежащую координацию процессов: оценку рисков, проверку квалификации исполнителей и предотвращение ситуаций, при которых одновременное выполнение различных операций может создавать опасность, особенно при работах в замкнутых пространствах и проведении «огневых» работ. Как было отмечено, ненадлежащая координация может одновременно повлечь для верфи административную, уголовную

ответственность и ответственность в сфере социального обеспечения.

В другой части сессии участники рассмотрели особенности ведения переговоров по договору с позиции судостроителя – как процесс постоянного поиска баланса между интересами сторон. Они отметили несколько типичных проблем: Европа утратила прежнее преимущество в сфере стандартизации, договоры все чаще заключаются еще до окончательного утверждения проекта, а каждый новый заказ требует от верфи серьезных финансовых вложений. Практические рекомендации сводились к тому, чтобы четко закреплять, кто и за какое исполнение отвечает, избегать формулировок, допускающих слишком широкое толкование обязательств верфи, предусматривать оплату по мере достижения объективно подтверждаемых этапов, учитывать, что допустимые задержки могут быть связаны не только с форс-мажором, но и с изменениями со стороны заказчика, а также не соглашаться на гарантии по первому требованию.

Наконец, международно-правовой характер дискуссии был придан через обращение к типовым формам договоров, используемых в трансграничном судостроении, в частности через широко применяемую Норвежскую проформу договора судостроения (Norwegian Standard Form Shipbuilding Contract). Ее последняя редакция стала заметно объемнее: в ней появились положения о нормативном соответствии, кибербезопасности, санкциях, противодействии коррупции и правах человека. Иными словами, договор судостроения все чаще несет в себе регуляторные и репутационные риски наряду со стандартными вопросами цены, сроков и спецификации и, как правило, предусматривает передачу споров из договора в специализированные арбитражи.

Судоремонт

Вторая сессия была посвящена ремонту судов и рассматривала данную область в качестве автономно функционирующего рынка. Он отличается большей оперативностью и ориентирован на задачи «здесь и сейчас», поскольку напрямую связан с непрерывной эксплуатацией флота. Его характерной правовой чертой выступает неопределенность объема работ. В отличие от договора судостроения, договор судоремонта редко бывает полностью определен с самого начала: его содержание формируется по мере

того, как судовладелец выявляет потребность в проведении дополнительных работ, а скрытые дефекты становятся явными, что постоянно влияет на цену, сроки и распределение ответственности. Соответственно, роль юриста состоит не столько в том, чтобы единожды зафиксировать условия, сколько в том, чтобы управлять непрерывными изменениями и фиксировать договорные последствия каждого из них. На практике переговоры продолжаются на протяжении всего процесса работ.

Оценки перспектив развития сектора на сессии были оптимистичными. Судовладельцы все чаще проводят модернизацию судов, а не просто ремонт, чтобы соответствовать новым экологическим и технологическим требованиям; значимыми стали работы по переоборудованию (retrofit work), продлению срока службы судов и их цифровизации. Тем самым судоремонт тесно связан с формированием новых требований, предъявляемых к судоходству в области регулирования выбросов, энергоэффективности и топлива. Отдельно был выделен сегмент яхт, в котором Испания особенно конкурентоспособна.

Наряду с новыми возможностями участники сессии критически отозвались о сложности трудового и экологического регулирования, ограничивающего конкурентоспособность сектора судоремонта в Испании. Другие европейские страны, например Дания, даже при более высоких издержках предлагают более благоприятные отраслевые или трудовые правовые рамки, что позволяет их верфям конкурировать на лучших условиях. Более высокие прямые издержки не всегда означают меньшую конкурентоспособность, если регуляторная и операционная среда оказывается более функциональной.

Морское страхование

Секция по морскому страхованию рассмотрела, как страхование действует в проектах судостроения и судоремонта, сосредоточившись на разрыве, который может возникнуть между формальным покрытием и фактической защитой. Само по себе наличие полиса недостаточно. Значение имеют точный объем покрытия, исключения, лимиты ответственности, сроки уведомления и то, каких именно лиц полис в действительности защищает.

Страхование строительства судна должно отражать то, насколько проект экономически

и практически осуществим. Английские формулировки страхования «от всех рисков» остаются ориентиром для рынка страхования, тогда как норвежские формы ближе к страхованию каско, хотя и добавляют элементы страхования ответственности и P&I. Страховое покрытие должно следовать за растущей в ходе постройки стоимостью судна, не упуская из виду такие риски, как изменение сроков, нарушение договора, его расторжение, непоставка и приведение в действие гарантий возврата платежей. Даже крупная страховая сумма мало что дает, если реальное покрытие существенно ограничено сублимитами и многочисленными исключениями, которые нередко имеют большее значение, чем заявленный изначально объем покрытия.

Панельная дискуссия также затронула вопрос дефектов, обнаруженных после выхода судна с верфи, когда обеспечение страхового покрытия зависит от формулировок полиса в части оговорки об обслуживании, обеспечении сохранности и управлении, а также правил об обнаружении повреждений и надлежащем уведомлении о них.

Еще одной темой стало дополнительное покрытие для инвесторов, в частности страхование интереса залогодержателя. Оно не заменяет основное страхование, а добавляет защиту в особых обстоятельствах: так, убыток должен попадать под основное покрытие и возникнуть без ведома банка, причем бремя доказывания, лежащее на залогодержателе, оказывается весьма непростым. На фоне текущих военных и санкционных рисков и новейшей английской судебной практики (дела *The ZouZou*¹, *The Vyssos*²) укрепились взаимосвязь между морским страхованием и финансированием судов.

Морское страхование не сводится к автоматическому переносу риска на страховщика. Его эффективность зависит от управления рисками, тщательного согласования условий и внимательной работы с формулировками полиса.

Финансирование судов

Панельная дискуссия, посвященная финансированию судов, завершила конференцию, подойдя к предмету как с практической, так и с правовой точки зрения. Соотношение до-

ходности и риска представляется несбалансированным: риски высоки, а доходность не всегда в достаточной степени компенсирует эти риски. Это объясняет, почему доступ к кредитному финансированию или отдельным видам гарантий может стать одним из наиболее острых вопросов для судостроительной компании. В этом контексте участники провели различие между финансированием верфи и финансированием судовладельца. В первом случае широко используются такие инструменты, как кредитные линии, линии гарантий возврата платежей, страхование валютных рисков и документарные аккредитивы.

С финансовой точки зрения ключевой тезис заключался в том, что до завершения строительства стоимость судна, по сути, близка к нулю. Пока финансируемый актив еще не существует как объект, пригодный для эксплуатации и реализации, его способность служить обеспечением финансирования крайне ограничена. При этом затраты на техническое оснащение и строительство судна не всегда соответствуют его залоговой стоимости на этапе строительства.

Еще одна сложность международного финансирования судов связана с соотношением категорий испанского и английского права: термины, которые на первый взгляд кажутся эквивалентными, могут обозначать разные правовые понятия и влечь разные правовые последствия. Наглядный пример – *mortgage* и *hipoteca*: хотя их обычно считают эквивалентами, это не одна и та же правовая конструкция, поскольку испанская *hipoteca* является вещным обеспечением, обременяющим актив без лишения собственника права собственности, тогда как английский *mortgage* ближе к условной передаче титула, зависящей от неисполнения обязательства должником. Точно так же английское понятие *property* не имеет однозначного соответствия испанскому *propiedad*, поскольку может обозначать и вещь, и право, и даже имущественный комплекс (*estate*), а *ownership* не совпадает в точности с испанским понятием *dominio*. Поэтому в международном финансировании судов понимание языка договора и обеспечений требует большего, нежели просто перевод терминов, – оно требует понимания правовой логики, которую эти термины предполагают.

¹ The ZouZou, Piraeus Bank AE v Antares Underwriting Limited ([2022] EWHC 1169 Comm).

² Oceanus Capital SARL v Lloyd's Insurance Company SA ([2025] EWHC 3293 Comm).

Национальный конгресс «Приливы перемен: курс на Валенсию». Мадрид, 11–12 июня 2026 года

Спустя два месяца после конференции в Сантьяго AEDM провела свой ежегодный Национальный конгресс с 11 по 12 июня 2026 года, который прошел в гибридном формате в мадридском офисе Uría Menéndez. Название «Приливы перемен: курс на Валенсию» отсылало к предстоящей Международной конференции CMI, которая состоится в Валенсии в апреле 2027 года, – очередному напоминанию о растущей роли Испании в международном сообществе морского права и о масштабе работы, которая предстоит испанской ассоциации в связи с проведением конференции CMI.

Конгресс открыли Бенито Нуньес Кинтанилья, генеральный секретарь по вопросам воздушного и морского транспорта, и Карлос Лопес-Кирога, президент AEDM. В своем вступительном слове президент подвел итоги четырехлетней работы действующего правления, особо отметив укрепление Young AEDM, ныне насчитывающего около сорока молодых членов, а также организацию четырех поочередных национальных конгрессов, каждый из которых собрал значительное число участников. Он также объявил, что выборы в ассоциации будут перенесены на октябрь, чтобы новое правление могло подготовиться к фундаментальной задаче, которая теперь определяет горизонт планирования деятельности ассоциации, – организации конференции CMI Valencia 2027. Конгресс также послужил площадкой для презентации нового веб-сайта ассоциации и приложения для ее членов – наглядного результата работы по цифровизации, которую AEDM вела в последние годы.

Проектные и тяжеловесные грузы

Первая панельная дискуссия, организованная Young AEDM, была посвящена перевозке проектных и тяжеловесных грузов – исключи-

тельно крупных, тяжелых или иных сложных объектов. Обсуждение сосредоточилось на том, как согласовать интересы перевозчиков, грузовладельцев, страховщиков и логистических операторов, когда одна перевозка складывается из нескольких договоров и нескольких уровней страхового покрытия. Правовой интерес таких операций заключается именно в этой фрагментарности, поскольку убытки редко укладываются в рамки одного договора или одного полиса.

Пекинская конвенция о продаже судов на основании судебного решения

Вторая панель рассмотрела недавно принятую Конвенцию Организации Объединенных Наций о международных последствиях продажи судов на основании судебного решения³ и ее применение в Испании. Судебная продажа, как правило, передает покупателю необремененное право собственности на судно (clean title), свободное от ранее возникших прав третьих лиц, включая ипотеки, залоги и иные обременения; однако практическая ценность такого права зависит от того, готовы ли признавать его другие государства: прежде покупатель не мог быть уверен, что иностранный реестр или суд сочтет судно свободным от обременений. Конвенция призвана устранить этот пробел, предусматривая международное признание продаж на основании судебного решения и порождаемого ими необремененного права собственности.

Геополитика: Ормузский пролив

Ана Паласио, бывший министр иностранных дел Испании и приглашенный профессор Джорджаунского университета, описала междуна-

³ Конвенция ООН о международных последствиях продажи судов на основании судебного решения («Пекинская конвенция о продаже судов»), принятая Генеральной Ассамблеей ООН 7 декабря 2022 года и открытая для подписания в Пекине 5 сентября 2023 года. Испания подписала Конвенцию 19 июня 2024 года.

родную обстановку, в которой море уже рассматривается не только как пространство торговли и транспорта, но и как ключевой фактор безопасности, энергетики, бесперебойности снабжения и устойчивости международных связей, а также подчеркнула, что традиционные регуляторные и дипломатические возможности Европы должны опираться на реальный стратегический и оборонный потенциал – так ее «мягкая сила» сможет перерасти в убедительную «жесткую». С этой точки зрения морское право приобретает все более важное значение в то время, когда геополитическая напряженность начинает нарушать привычный ход торговли.

Эта тема получила продолжение в панельной дискуссии о кризисе в Ормузском проливе и его последствиях для морских перевозок и морского страхования. События, происходящие вдали от Европы, почти сразу сказываются на европейском судоходстве, а также на стоимости и условиях его страхования.

Военное судостроение и государственные закупки

Дневная сессия, посвященная военному судостроению и государственным закупкам, объединила представителей частной практики, отрасли и государственного сектора, включая юридические службы Военно-морского флота и государства, а также судостроительную компанию Navantia.

Новейшая судебная практика и Оговорки Института о военных рисках и забастовках

Второй день открылся обзором новейшей морской судебной практики и того, как стандартные оговорки действуют на практике. В центре внимания оказались Оговорки Института о военных рисках и забастовках (Institute War and Strikes Clauses) – стандартные формулировки, распределяющие риски, вытекающие из войны, терроризма, гражданских беспоряд-

ков, забастовок и иных подобных дестабилизирующих событий, – и то, как страховщики и судовладельцы распределяют бремя доказывания наступления военных рисков, забастовок и политически мотивированного насилия. Обсуждение было сопряжено с состоявшейся накануне панелью по Ормузскому проливу.

Испанский флаг

Заключительная секция обратилась к вопросу об испанском флаге и конкурентоспособности испанского судового реестра, собрав за одним столом представителей морской администрации и судоходной отрасли. Основными препятствиями развития конкурентности испанского флага являются налогообложение, административные процедуры и недостаток регуляторной гибкости. Участники дискуссии рассматривали эти вопросы с разных позиций, но были едины в одном: повышение привлекательности испанского флага остается центральной и нерешенной задачей для морского сектора страны.

Ана Нуньес, генеральный директор торгового флота, подчеркнула тесное сотрудничество между морской администрацией и AEDM и подтвердила намерение последовательно повышать конкурентоспособность испанского флага, напомнив о естественных преимуществах Испании – ее географическом положении, более чем восьми тысячах километров береговой линии и давних морских традициях, которые могут стать основой для развития более сильной национальной морской отрасли.

Заключение

В совокупности эти два мероприятия позволяют увидеть, как работает испанская ассоциация: она объединяет ученых, практиков, представителей морской отрасли и государственных органов, предоставляя им площадку для совместного обсуждения широкого круга практически значимых вопросов, текущих проблем и перспектив дальнейшего развития. ■



Egor Kolesnik,

CEU San Pablo University
(Madrid)

A View from Abroad: The Conference and Congress Practice of the Spanish Maritime Law Association (AEDM)

The Spanish Maritime Law Association (Asociación Española de Derecho Marítimo, AEDM) was founded on 10 January 1949 on the initiative of jurists, shipowners and insurers who wanted Spain to take an active part in the international harmonisation of maritime law. The AEDM has 147 individual and 28 collective members. It is the Spanish member of the Comité Maritime International (CMI). Just as the Russian Maritime Law Association (RUMLA), both Associations share the same goal with the CMI, as stated in Article 1 of the CMI's Constitution—*to contribute by all appropriate means and activities to the unification of maritime law in all its aspects*. In practice this means taking part in the work and conferences of the CMI, promoting maritime arbitration, and running studies, reports, conferences, working groups and publications. Like the Young RUMLA, the AEDM also maintains a younger-members section—Young AEDM.

AEDM keeps academic lawyers, practising lawyers and the commercial side of the industry in regular contact and its conferences are one of the main ways of achieving that. Whilst AEDM is based in the Capital of Spain, and most of its events do take place in Madrid, some conferences are hosted in other Spanish cities.

As a member of Young RUMLA the author was particularly interested to attend events hosted by the AEDM to gain experience and share it with the Russian colleagues. The author has attended the “Naval 2026: build, repair, insure and finance” conference that took place in Santiago de Compostela on the 17 April 2026, and the National Congress on 11 and 12 June 2026 held at the Uría Menéndez Auditorium, in Madrid, under the slogan “Tides of change: Bow to Valencia.”

Naval 2026: Build, Repair, Insure and Finance, Santiago de Compostela–17 April 2026

In 2026 the AEDM held a thematic one-day conference under the title “Naval 2026: build, repair, insure and finance.” It took place in Santiago de Compostela, on the premises of the ABANCA Foundation—the cultural arm of a bank with a strong presence in Spain and Portugal. The choice of a banking venue was not incidental: it signalled that the economic and financial side of shipping would be treated as seriously as the strictly legal one.

The format was straightforward and, for this kind of event, typical: a sequence of round-table discussions, each devoted to one stage in the life of a vessel, with speakers drawn from across the industry rather than from the legal profession alone. Over the day the panels brought together shipyard managers, maritime lawyers in private practice, marine insurers and brokers, a structured-finance banker, a representative of the State export-credit agency and an academic. The aim of assembling such a mixed group was to examine, in one room, matters that are usually treated separately: shipbuilding, ship repair, marine insurance and ship finance, and to show how closely they are connected.

The idea running through all four sessions was the management of risk around the vessel and, in particular, around the shipyard. Seen across the day, the shipyard emerged as the point at which the industry’s legal, technical, commercial and financial risks converge: it answers to the client for the result, organises the work of others, negotiates the contract, depends on insurance to absorb what goes wrong, and needs financing to carry a long and uncertain process. The four topics discussed are summarised below.

Shipbuilding

The first session dealt with the construction contract and the position it creates for the yard. A central theme was subcontracting. Because most of the physical work is carried out by third parties,

performance and liability pull apart: towards the owner the yard remains liable for the result, while its ability to recover from a subcontractor may be defeated by that party’s insolvency or inadequate insurance. The practical conclusions were that the yard must actually verify a subcontractor’s cover rather than simply require it, and that the subcontract should be drafted “back-to-back” with the main contract, so that the obligations assumed towards the owner can be passed down the chain.

The discussion also covered occupational safety, an area of particular weight in shipyards. The yard is at once the occupier of the site and the principal employer of the contractors working on it, which imposes real duties of coordination: risk assessment, verification of competence, and the prevention of dangerous overlaps between simultaneous operations, especially in confined-space and “hot” work. Deficient coordination, it was noted, can expose the yard to administrative, criminal and social-security liability at the same time.

A further part of the session examined contract negotiation from the builder’s standpoint, presented as an exercise in constant balancing. Recurring concerns included the loss of Europe’s earlier advantage in standardisation, the tendency to sign before a project is properly defined, and the financial strain each order places on the yard. The practical advice was to fix clearly what performance is owed and by whom, to avoid open-ended formulas that expand the yard’s obligations indefinitely, to tie payments to verifiable milestones, to treat permissible delays as covering owner-driven changes rather than force majeure alone, and to resist on-demand guarantees.

Finally, the international dimension was addressed through the standard forms used in cross-border construction, in particular the widely used Norwegian Standard Form Shipbuilding Contract. Its most recent version has grown considerably, adding provisions on regulatory compliance, cybersecurity, sanctions, anti-

corruption and human rights. The construction contract, in other words, increasingly carries regulatory and reputational risk alongside the traditional questions of price, time and specification, and is typically backed by specialised arbitration.

Ship repair

The second session treated ship repair as a market in its own. It is more immediate and “daily,” tied to the continuous operation of the fleet. Its defining legal feature is uncertainty of scope. Unlike a construction contract, a repair contract is rarely fully defined at the outset: its content takes shape as the owner identifies further needs and as hidden defects come to light, with constant effects on price, time and responsibility. The lawyer’s role, accordingly, is less to fix the terms once than to manage continuous variation and to record the contractual effect of each change. Negotiation, in practice, runs through the whole job.

The session was notably positive about the sector’s prospects. Owners increasingly modernise rather than simply repair, in order to meet new environmental and technological requirements; retrofit work, life-extension and digitalisation have become significant. Repair is thus closely tied to the regulatory transition of shipping: emissions, energy efficiency, fuels. The yacht segment was singled out as one in which Spain competes particularly well.

Alongside the opportunities, the panel criticised the complexity of labour and environmental regulations that limit the sector’s competitiveness in Spain. Other European countries such as Denmark, even with higher costs, offer more favourable sectoral or labour frameworks, which allows their shipyards to compete on better terms. A higher direct cost does not always imply lower competitiveness if the regulatory and operational environment proves more functional.

Marine insurance

The marine insurance panel examined how insurance works in shipbuilding and repair projects, focusing on the gap that can open between formal cover and real protection. The mere existence of a

policy is not enough. What matters is the precise scope of cover, the exclusions, the liability limits, the notification periods, and which parties the policy actually protects.

Construction insurance must reflect the economic and practical reality of the project. English “all-risks” wordings remain the market reference, while Norwegian forms sit closer to hull cover but add liability and P&I elements. Cover should follow the rising value of the vessel through the build, while keeping sight of risks such as delay, breach, termination, non-delivery and the operation of refund guarantees. A large insured sum also means little if the policy carries low sub-limits and broad exclusions, which often prove more decisive than the headline cover.

The panel also addressed damage discovered after the vessel has left the yard, where cover turns on the policy wording clauses on care, custody and control, and the rules on discovery and notification.

A further topic was supplementary cover for financiers, in particular mortgagees’ interest insurance. It does not replace the primary insurance but adds protection in narrow circumstances: the loss must fall within the primary cover and arise without the bank’s knowledge, and the burden of proof on the mortgagee is heavy. Set against current war-risk and sanctions exposure and recent English case law (*The ZouZou*,¹ *The Vyssos*²), it showed how closely marine insurance and ship finance now interlock.

Marine insurance is not an automatic transfer of risk. To be effective it requires risk management, careful negotiation and close attention to policy wording.

Ship finance

The panel devoted to ship finance closed the conference by approaching the subject from both practical and legal perspectives. The relationship between profitability and risk appears unbalanced: the risk is high and the return does not always sufficiently compensate for that exposure. This observation helps to explain why access to credit, or to certain guarantees, can become one of the most delicate questions for the shipyard. In this context, a distinction was drawn between financing

¹ *The ZouZou*, Piraeus Bank AE v Antares Underwriting Limited [2022] EWHC 1169 (Comm).

² *Oceanus Capital SARL v Lloyd’s Insurance Company SA* [(2025) EWHC 3293 Comm].

the shipyard and financing the shipowner. As regards the former, instruments such as credit lines, refund-guarantee lines, exchange-rate insurance and documentary credits are common.

A central point from the financial side was that the value of the vessel is essentially zero until it is completed. As long as the financed asset does not yet exist as a usable and realisable asset, its capacity to serve as support for financing is very limited. The technical and productive value of the vessel under construction does not necessarily coincide with its bankable value during the process.

The comparison between categories of Spanish law and English law in international ship finance is a further challenge, because apparently equivalent terms correspond to different legal notions and

produce different effects. Mortgage and hipoteca are a clear example: although routinely treated as equivalents, they are not the same construct, since the Spanish hipoteca is a real security that burdens an asset without displacing its ownership, whereas the English mortgage is closer to a conditional transfer of title that turns on the debtor's default. Likewise, the English concept of property does not correspond univocally to "propiedad," since it may refer to an asset, to a right or even to an estate, and ownership does not coincide exactly with the Spanish idea of dominio. In the international financing of vessels, understanding the language of the contract and of the guarantees therefore requires something more than translating terms: it requires understanding the legal logic that those terms presuppose.

National Congress

“Tides of Change: Bow to Valencia,”

Madrid – 11 and 12 June 2026

Two months after the Santiago conference, the AEDM held its annual National Congress on 11 and 12 June 2026 at the Uría Menéndez Auditorium in Madrid, in hybrid form. “Tides of Change: Bow to Valencia” pointed forward to the International Conference of the Comité Maritime International (CMI), which will be held in Valencia in April 2027, which is a recurring reminder of Spain’s growing visibility within the international maritime-law community and of the work that hosting the CMI will demand of the Spanish association.

The Congress was opened by Benito Núñez Quintanilla, Secretary-General for Air and Maritime Transport, and by Carlos López-Quiroga, President of the AEDM. In his opening remarks the President reviewed the four years of the current board’s work, singling out the consolidation of Young AEDM – now numbering around forty younger members – and the holding of four consecutive and well-attended national congresses. He also announced that the association’s elections would be brought forward to October, so that the incoming board would have time to prepare for the institutional task that now dominates the association’s horizon: the organisation of CMI Valencia 2027. The Congress further served to present the association’s new website and members’ application, the visible result of a digitalisation effort pursued over recent years.

Project cargo and heavy-lift

The first panel, organised by Young AEDM, was devoted to project cargo and heavy-lift operations –the carriage of exceptionally large, heavy or otherwise complex consignments. The discussion focused on how to coordinate the interests of carriers, cargo owners, insurers and logistics providers when a single movement is built from several contracts and several layers of cover. The

legal interest of these operations lies precisely in that fragmentation, because a loss rarely falls neatly within one contract or one policy.

The Beijing Convention on the judicial sale of ships

The second panel examined the recently adopted Beijing Convention on the international effects of judicial sales of ships³ and its application in Spain. A judicial sale ordinarily confers on the buyer a clean title, free of pre-existing mortgages and liens; but that title is only as useful as the willingness of other States to recognise it, and historically a purchaser could not be sure that a registry or a court abroad would treat the ship as unencumbered. The Convention is designed to close that gap by providing for the international recognition of judicial sales and of the clean title they produce.

Geopolitics: the Strait of Hormuz

Ana Palacio, former Minister of Foreign Affairs of Spain and visiting professor at Georgetown University described an international environment in which the sea is no longer a matter only of trade and transport but a question of security, energy, supply and stability, and argued that Europe must complement its long-standing regulatory and diplomatic strengths with real strategic and defensive capability, turning soft power into credible hard power. Maritime law, on this view, acquires its full importance precisely when geopolitical tension begins to interfere with the ordinary flow of trade.

³ United Nations Convention on the International Effects of Judicial Sales of Ships [the “Beijing Convention on the Judicial Sale of Ships”), adopted by the UN General Assembly on 7 December 2022 and opened for signature in Beijing on 5 September 2023. Spain signed the Convention on 19 June 2024.

That theme was taken up in a panel discussion on the Strait of Hormuz crisis and its effect on maritime transport and marine insurance. Events occurring far from Europe are felt almost immediately in European shipping and in the cost and the terms of its insurance.

Naval construction for defence and public procurement

The afternoon session on naval construction for defence and public procurement brought together private practice, industry and the public sector, including the Navy's and the State's legal services and the shipbuilder Navantia.

Recent case law and the Institute War and Strikes Clauses

The second day opened with a review of recent maritime case law and how standard clauses work in practice. Institute War and Strikes Clauses, the standard wordings that allocate the risks arising from war, terrorism, civil commotion, strikes and similar disruptive events, how insurers and shipowners distribute the burden of war risks, strikes and political violence. The discussion was linked to the Hormuz panel of the previous day.

The Spanish flag

The final panel turned to the Spanish flag and the competitiveness of the Spanish registry,

bringing the maritime administration and the shipping industry to the same table. The known obstacles are the taxation, administrative procedure and a want of regulatory flexibility. The maritime administration and the shipping industry approached them from their different standpoints but both accepted that making the Spanish flag more attractive remains a central and unresolved challenge for the sector.

Ana Núñez, Director-General of the Merchant Marine underlined the close cooperation between the maritime administration and the AEDM and reaffirmed the commitment to strengthening the competitiveness of the Spanish flag, recalling the natural advantages—Spain's geographical position, its more than eight thousand kilometres of coastline and its maritime tradition—on which a stronger national industry can be built.

Conclusion

The two events offer a revealing view of how the Spanish association works, keeping academics, practitioners, the commercial side of the industry, and government officials in the same room and discussing a broad range of topics of practical concern with a view of solving current problems and future development. ■

II. ОБЗОР СУДЕБНОЙ ПРАКТИКИ РОССИИ

Статистика и общий обзор¹

Второй выпуск журнала «Морское право» затрагивает период с апреля по июнь 2026 г. Мы публикуем статистику морских дел, рассмотренных арбитражными судами в указанный период. Кроме того, Центр морского права при Национальном университете Сингапура совместно с Международным морским комитетом продолжает вести базу дел, в которых применяются международные морские конвенции. Российские дела можно изучить по ссылке: <https://cmicmibase.org/browse-by-jurisdiction>. Необходимо выделить поле «Russia».

Дела в арбитражных судах округов (кассационная инстанция)

Во втором квартале 2026 года арбитражные суды округов рассмотрели 20 морских дел, из которых 19 были посвящены вопросам частного права. Среди них большинство споров касалось взыскания денежных средств по различным соглашениям, включая договоры морской перевозки груза, аренды судна и иные. На этом фоне наиболее интересным выглядит разбиратель-

ство между АО «СОГАЗ» и ООО «Фемко-Менеджмент», которое пыталось добиться создания фонда ограничения ответственности посредством предоставления банковской гарантии. Подробный разбор этого кейса читайте в статье «Об исключении ограничения ответственности по морским требованиям», которую для журнала Морское право 2/2026 подготовил руководитель Young RUMLA Булат Каримов.

Из остальных споров за указанный период выделяется и дело № А56–10504/2025, рассмотренное Арбитражным судом Северо-Западного округа. После гибели судна вместе с грузом судовладелец потребовал от фрахтователя полной оплаты фрахта на основании условия чартера о том, что фрахт считается заработанным и безвозвратным независимо от гибели судна и груза. Фрахтователь оспорил это условие. Кассация подтвердила ничтожность такого условия со ссылкой на ст. 165 КТМ РФ, которая императивно устанавливает, что за утраченный груз фрахт не взимается, а ст. 116 КТМ РФ прямо предусматривает ничтожность соглашений, не соответствующих правилам гл. 8 КТМ РФ.

Кассационный суд	Категории дел
АС Московского округа	Всего 6 дел: - о взыскании расходов за перевозку почтовых отправлений (3); - о взыскании по договору транспортно-экспедиционных услуг; - оспаривание решения Росморречфлота; - о взыскании по договору морской перевозки груза.
АС Северо-Кавказского округа	Всего 3 дела: - о взыскании вреда, причиненного водному объекту; - об истребовании нефтепродуктов с борта судна; - о взыскании экологического вреда в результате разлива нефтепродуктов с судна.

¹ Редактор – Булат Каримов. Автор статистики – Полина Лобашова, Желана Андреева и Арина Реммех (NAVICUS.LAW).

Кассационный суд	Категории дел
АС Поволжского округа	Всего 2 дела: - о взыскании по договору морской перевозки груза; - о взыскании по договору тайм-чартера.
АС Дальневосточного округа	Всего 5 дел: - о взыскании по договору спасания; - о взыскании по договору морского страхования; - о взыскании убытков за хранение и содержание судна; - о взыскании по договору морской буксировки; - о взыскании по договору морской перевозки.
АС Уральского округа	Всего 1 дело: - о взыскании по договору морской перевозки
АС Западно-Сибирского округа	Всего 1 дело: - о взыскании по договору морской буксировки.
АС Северо-Западного округа	Всего 2 дела: - о признании недействительным условия чартера; - о взыскании демереджа.

Дела в арбитражных апелляционных судах

С апреля по июнь арбитражные апелляционные суды рассмотрели 30 морских дел, из которых в 26 затрагивались вопросы частного права. Как и в прошлые периоды чаще всего встречались типовые споры о взыскании денежных средств по различным договорам. Несколько разбирательств оказалось посвящено взысканию ущерба, причиненного разливом бункерного топлива (например, дело №А56–62425/2022), демереджа и иных категорий убытков.

Среди публично-правовых споров стоит отметить № А73–3712/2025, который рассмотрел Шестой арбитражный апелляционный суд. После ремонта морского нефтеналивного танкера

за границей Астраханская таможня доначислила собственнику судна ввозные таможенные пошлины и НДС, включив в стоимость операций по переработке расходы на услуги ФАУ «Российский морской регистр судоходства» по освидетельствованию и классификации судна. Апелляция исключила эти траты из базы для исчисления таможенных платежей, пояснив, что «классификация и освидетельствование судна не считаются операциями по переработке, не направлены на восстановление или улучшение состояния судна и не обладают самостоятельной экономической ценностью применительно к ремонту». Суд разграничил понятия операций по переработке (ремонту) и контрольных процедур, осуществляемых классификационным обществом.

Апелляционный суд	Категории дел
5-й ААС	Всего 5 дел: - о взыскании по договору тайм-чартера; - о взыскании по договору спасания; - о взыскании по договору морского страхования; - о взыскании по договору морской перевозки груза (2).
6-й ААС	Всего 1 дело: - об оспаривании решения об увеличении таможенной стоимости товара.
9-й ААС	Всего 8 дел: - о взыскании по договору транспортно-экспедиционных услуг (2); - о взыскании расходов за перевозку почтовых отправлений; - о взыскании демереджа; - об оспаривании решения Росморречфлота субсидии на морские перевозки; - о взыскании по договору морской перевозки груза (3).

II. REVIEW OF RUSSIAN CASE LAW

Statistics and Overview¹

The second issue of the Maritime Law Journal covers the period from April to June 2026. We continue publishing statistics on maritime disputes considered by commercial courts during the reporting period. In addition, the Centre for Maritime Law at the National University of Singapore, together with the Comité Maritime International, continues to maintain a database of cases considered by courts in various jurisdictions applying international maritime conventions. 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 second quarter of 2026, 20 maritime cases were heard by the district commercial court, 19 of which concerned private law matters. Most of these

cases involved recovery of monies under various contracts, including contracts for the carriage of goods by sea, bareboat charters, and others.

One of the interesting cases was Case No A56–10504/2025 considered by the Commercial Court of the North-Western District. Following the loss of the vessel and its cargo, the shipowner sought full freight payment from the charterer, relying on a charterparty clause that provided that freight was deemed earned and non-returnable regardless of the loss of the ship and cargo. The charterer challenged this clause. The district court upheld its invalidity, holding that Art 165 of the Merchant Shipping Code of the Russian Federation (MSC RF) mandatorily provides that no freight is payable for lost cargo, whilst Art. 116 of the MSC RF expressly renders void any agreement inconsistent with the rules of Ch. 8 of the MSC RF.

Court Name	Categories of Cases
Commercial Court of the Moscow District	6 cases in total: - on recovery of expenses incurred in the carriage of postal items (3), - on recovery under a freight forwarding services contract, - on challenging a decision of Rosmorrechflot, - on recovery under a contract for the carriage of goods by sea.
Commercial Court of the North Caucasus District	3 cases in total: - for compensation for harm caused to a body of water, - on the recovery of petroleum products from on board a vessel, - for compensation for environmental harm caused by a spill of petroleum products from a vessel. 3 cases in total: - for compensation for harm caused to a body of water, - on the recovery of petroleum products from on board a vessel, - for compensation for environmental harm caused by a spill of petroleum products from a vessel.
Commercial Court of the Volga District	2 cases in total: - on recovery under a contract for the carriage of goods by sea, - on recovery under a time charter.

¹ The editor: Bulat Karimov. Author: Polina Lobashova, Zhelana Andreeva, and Arina Remmekh (NAVICUS.LAW).

Court Name	Categories of Cases
Commercial Court of the Far Eastern District	5 cases in total: - on recovery under a salvage contract, - on recovery under a contract of marine insurance, - on recovery of losses for the storage and upkeep of a vessel, - on recovery under the towing agreement, - on recovery under a contract for the carriage of goods by sea.
Commercial Court of the Urals District	1 case in total: - on recovery under a contract for the carriage of goods by sea.
Commercial Court of the West Siberian District	1 case in total: - on recovery under the towing agreement.
Commercial Court of the North-Western District	2 cases in total: - for a declaration that a charterparty clause is void, - on recovery of demurrage.

Cases in the Commercial Courts of Appeal

During the period from April to June, the Commercial Courts of Appeal considered 30 maritime cases, 26 of which concerned private law matters. As in previous periods, the most frequent category of cases was recovery of monies under various contracts. Lacking any particular legal significance, such cases nonetheless remain the most typical within the Russian judicial system. Several cases concerned the recovery of damage caused by a bunker fuel spill (Case No A56–62425/2022), demurrage, and other categories of losses.

Case No A73–3712/2025 of the Sixth Commercial Court of Appeal is noteworthy in the field of public law. Following the repair of a

marine oil tanker in China and South Korea under the customs procedure of processing outside the customs territory, the Astrakhan Customs Office assessed additional import customs duties and VAT, having included in the cost of the processing operations the fees paid to the Russian Maritime Ship Registry for the survey and classification of the vessel. The Court of Appeal excluded these fees from the base for calculating customs payments, holding that classification and survey of a vessel do not constitute processing operations, are not aimed at restoring or improving the condition of the vessel, and possess no independent economic value in relation to the repair. The court distinguished between processing (repair) operations and inspection carried out by a classification society.

Court Name	Categories of Cases
5th CCA	5 cases in total: - on recovery under a time charter, - on recovery under a salvage contract, - on recovery under a contract of marine insurance, - on recovery under a contract for the carriage of goods by sea (2).
6th CCA	1 case in total: - on challenging a decision increasing the customs value of goods.
9th CCA	8 cases in total: - on recovery under a freight forwarding services contract (2), - on recovery of expenses incurred in the carriage of postal items, - on recovery of demurrage, - on challenging a decision of Rosmorrechflot regarding subsidies for maritime transportation, - on recovery under a contract for the carriage of goods by sea (3).
12th CCA	1 case in total: - on recovery of demurrage under a charterparty.

Court Name	Categories of Cases
13th CCA	9 cases in total: - on challenging administrative liability for violation of the rules on crossing the state border (2), - on recovery of a debt under a sub-charter (sub-lease) agreement for a vessel, - on recovery of losses connected with the leakage of dangerous cargo under a freight forwarding contract, - on recovery of damage from a bunker fuel spill, - on recovery under a time charter, - on recovery under a contract for the carriage of goods by sea (2), - on recovery of demurrage under a charterparty for the carriage of goods.
14th CCA	2 cases in total: - on recovery under a contract for the carriage of goods by sea (2).
15th CCA	4 cases in total: - on recovery under a time charter (2), - on recovery of losses for the loss of deck cargo in the course of a carriage of goods by sea, - on recovery of losses for the storage of a shipload of cargo

Cases in the Commercial courts of first Instance

At first instance, 60 maritime disputes were heard, 47 of which concerned private law matters, and 13 public law matters. Alongside cases for the recovery of monies, compared with previous periods, more cases arose from ship collisions (6 cases) and disputes over the arrest of vessels. We shall therefore continue to monitor the further progress of these cases through the Courts of Appeal.

Conclusion

In total, 110 maritime cases were heard during the period from April to June 2026, of which 92 concerned private law matters and 18 concerned public law matters. This relatively small number of public law cases is due, among other things, to a change in our methodology for counting them. We have become more selective in compiling this list, including a case in the statistics only when it directly concerns matters governed by the MSC RF or international maritime conventions. ■



Булат Каримов,

Научный сотрудник Центра морского права Национального университета Сингапура, LLM по морскому праву в Университете Кейптауна (Южная Африка), PhD кандидат в Национальном университете Сингапура, глава Молодежного комитета RUMLA, советник NAVICUS.LAW

Об исключении ограничения ответственности по морским требованиям

(Комментарий к Постановлению Арбитражного суда
Дальневосточного округа по делу А51-383/2024 от 20.04.2026)

Россия является участницей Конвенции об ограничении ответственности по морским требованиям 1976 г. и Протокола к ней 1996 г. Конвенция предусматривает общее ограничение ответственности по конкретным видам требований, в том числе по требованию о возмещении вреда, причиненного имуществу в связи с деятельностью судна (пп. «а» п. 1 ст. 2 Конвенции). Согласно Конвенции, ответственность судовладельца нельзя ограничить, если ущерб явился результатом его собственного действия или упущения, совершенного с намерением причинить такой ущерб или по самонадеянности и с сознанием, что такой ущерб возможно будет причинен (ст. 4 Конвенции)¹.

Указанные положения получили отражение в КТМ (гл. XXI). Аналог положения ст. 2 Конвенции – ст. 355 КТМ, ст. 4 Конвенции – ст. 357 КТМ. При этом положения КТМ о поведении, препятствующем ограничению ответственности (ст. 357), не дословно воспроизводят положения Конвенции. Так, по КТМ лицо не имеет право на ограничение ответственности в случае, если ущерб причинен умышленно или «по грубой неосторожности».

Таким образом, между Конвенцией и переводом Конвенции в КТМ существует разница, состоящая в употреблении фраз «по самонадеянности и с сознанием, что такой ущерб возможно будет причинен» и «по грубой неосторожности». Комментарий к Постановлению Арбитражного суда Дальневосточного округа по делу А51-383/2024 от 20.04.2026 посвящен толкованию указанных положений.

Факты

АО «СОГАЗ» обратилось с иском к ООО «Фемко-Менеджмент» в Арбитражный суд Приморского края. Заявитель взыскивал ущерб, причиненный плавучему крану во время буксировки из Циндао (Китай) к причалу ООО «ССК «Звезда» (заказчик) в Приморском крае. В рамках договора между ответчиком и заказчиком последний принял на себя обязанность по подготовке плавкрана к буксировке. Во время буксировки кран повредили. Истец возместил ущерб бенефициару, после чего обратился с требованием к ответчику, а тот подал заявление

¹ Русскоязычный текст конвенции. Текст доступен через СПС «КонсультантПлюс».

об ограничении своей ответственности, попросив создать фонд ограничения ответственности посредством предоставления банковской гарантии.

Решения судов

Первая инстанция и апелляция отказались создавать фонд ограничения ответственности. Арбитражный суд Дальневосточного округа оставил в силе решения нижестоящих судов. Окружной суд указал: несмотря на то, что, согласно договору, заказчик обязался подготовить кран к транспортировке, «Фемко-Менеджмент» как профессиональный участник оборота и перевозчик должны были проконтролировать этот процесс и обеспечить надлежащее крепление крана. Отсутствие надлежащего контроля со стороны ответчика является его грубой неосторожностью. Поэтому ответчика лишили права на ограничение ответственности (ст. 357 КТМ, ст. 4 Конвенции).

Значение фонда ограничения ответственности

Создание фонда ограничения ответственности предусматривается как Конвенцией (ст. 11), так и КТМ (ст. 363). Такая опция – защитное право должника, которое направлено на исключение последующего ареста судна и уменьшение транзакционных издержек посредством собирания требований в рамках одной юрисдикции². При этом выбор указанной юрисдикции лежит на судовладельце³.

В этом заключается особенность создания фонда ограничения ответственности по выбору должника. Фактически должник

получает возможность определить, какой режим ответственности будет применяться к требованиям против него. Вопрос ограничения ответственности часто не сводится к лимитам, установленным той или иной конвенцией, но и иным обстоятельствам. Одно из таких обстоятельств – сложность преодоления ограничения ответственности⁴.

Исключение ограничения ответственности по Конвенции 1976

Конвенция 1976 принималась как обновленный порядок ограничения ответственности по сравнению с уже существующей Конвенцией 1957. Авторы Конвенции 1976 преследовали цель усложнить преодоление ограничения ответственности⁵. Положения ст. 4 Конвенции 1976 фактически сводятся к английскому термину «wilful misconduct» (волевое неверное поведение), которое является основанием для исключения выплаты страхового возмещения (MIA 1906, s 55 (2)).

Терминологическая связь ограничения ответственности и страхования неслучайна⁶. Ограничение ответственности судовладельца во многом сводится к ограничению ответственности, подлежащей страхованию. Обоснование заключается в том, что если ответственность судовладельца не будет ограничена, то страховые компании будут отказывать в выдаче страхового покрытия либо стоимость страхования будет несоизмеримо высокой⁷.

В Конвенции 1957 судовладелец не может рассчитывать на ограничение ответственности, если вред причинен по его вине или в случае его знания (privity) (п. 1 ст. 1)⁸. При обсуждении Конвенции 1976

²Travaux Préparatoires of the LLMC Convention, 1976 and of the Protocol of 1996, CMI, p. 288

³ По крайней мере такое толкование Конвенции принято в английском праве, см. Griggs P., Williams R. and Farr J. Limitation of Liability for Maritime Claims, 4th ed., Oxford, 2005, p. 68; Seismic Shipping Inc v Total E & P UK Plc (The Western Regent) [2005] EWCA Civ 985 [63].

⁴ Например, указанный вопрос рассматривался в южноафриканском решении в рамках сложного спора в нескольких юрисдикциях: MT Tigr v Transnet Ltd t/a Portnet 1998 (3) SA 861 (SCA). По тому же делу см. английское решение

⁵Travaux Préparatoires, p. 122.

⁶ На это прямо указывалось при обсуждении Конвенции, см. Ibid.

⁷ См. экономический анализ рассматриваемых положений в Billah M.M. Effects of Insurance on Maritime Liability: A Legal and Economic Analysis, Switzerland, 2014, p. 51-55.

⁸ О значении термина “privity” см. Compania Maritima San Basilio SA v the Oceanus Mutual Underwriting Assn (Bermuda) Ltd (The Eurysthenes) [1971] 2 Lloyd’s Rep 171.

делегаты указывали, что для преодоления этого стандарта достаточна неосторожность (negligence) судовладельца⁹. В контексте толкования Конвенции 1976 не так важно, действительно ли для исключения ответственности по Конвенции 1957 было достаточно простой неосторожности судовладельца, важно, что в Конвенции 1976 положения ст. 4 формулировались с намерением убрать неосторожность как основание для исключения ограничения ответственности в пользу волевого неверного поведения, выраженного в умысле или самонадеянности¹⁰. Такое положение сделало ограничение ответственности по Конвенции 1976 фактически непреодолимым¹¹. Истец обязан доказать, что судовладелец (ни капитан судна, ни экипаж, ни какие-либо иные лица) своей волей и с осознанием того, что ущерб будет причинен, приняли решение, которое привело к ущербу. В рамках страхования страховщики часто даже не пытаются подтвердить такое волевое неверное поведение страхователя, а ищут иные способы уйти от ответственности¹².

Понятие грубой неосторожности

В рамках обсуждения Конвенции 1976 делегаты высказывали предложения о внесении в положение об исключении ограничения ответственности «грубой неосторожности» (gross negligence) судовладельца¹³. Однако такое предложение было отклонено¹⁴. Одной из причин отказа была невозможность единообразного толкования и определения этого понятия¹⁵. Логика делегатов заключалась в том, что ограничение ответственности должно

быть практически нерушимым, но при этом лимиты ответственности должны быть выше, чем были предусмотрены Конвенцией 1957¹⁶. Несмотря на это положения КТМ содержат ссылку именно на «грубую неосторожность», нежели «самонадеянность» (ст. 357).

В комментируемом постановлении суд попытался установить значение термина «грубая неосторожность» в российском праве. Для этого суд сослался на несколько актов высшей судебной инстанции, в которых словосочетание «грубая неосторожность» присутствует¹⁷. Основной вывод заключался в том, что в рамках гражданского права отсутствуют конкретные критерии грубой неосторожности, поэтому «грубость» определяется судом в конкретных обстоятельствах дела.

Грубую неосторожность можно определить как отсутствие такой осмотрительности и заботливости, которые проявил бы любой разумный человек в соответствующих обстоятельствах¹⁸. Учитывая такое широкое определение, в контексте Конвенции сложно сказать, является ли стандарт грубой неосторожности выше или ниже стандарта самонадеянности. Это разные стандарты с разными критериями, которые не находятся в одной плоскости.

Грубая неосторожность в КТМ

Одна из причин появления критерия волевого неверного поведения в Конвенции – попытка связать основания для исключения ограничения ответственности с основаниями для отказа в выплате страхового возмещения.

⁹ Travaux Préparatoires, p. 121.

¹⁰ MSC Mediterranean Shipping Co SA v Delumar BVBA (The MSC Rosa M) [2000] 2 Lloyd's Rep 399, 401.

¹¹ Griggs, Williams and Farr, Op. cit. p. 3.

¹² См. показательный пример в Южной Африке: Representative of Lloyds v Classic Sailing Adventures (Pty) Ltd 2010 (5) SA 90 (SCA). В этом деле из фактических обстоятельств следует, что с большой долей вероятности судно было затоплено судовладельцем для получения страхового возмещения. Однако сложность доказывания этого обстоятельства была настолько высокая, что страховщики приняли решение идти по пути обоснования нарушения договора вследствие неправильного представления фактов и нераскрытия важной информации.

¹³ Travaux Préparatoires, p. 125-127.

¹⁴ Ibid, p. 126.

¹⁵ Ibid, p. 127.

¹⁶ Ibid, p. 153.

¹⁷ Обзор судебной практики по делам о банкротстве граждан, утв. Президиумом Верховного Суда РФ 18.06.2025, п. 58; Постановления Пленума Верховного Суда РФ от 25.06.2024 № 19, п. 49; Постановления Пленума Верховного Суда РФ № 33, Пленума ВАС РФ №14 от 04.12.2000, п. 14; Определение Конституционного Суда РФ от 21.02.2008 № 120-О-О.

¹⁸ Витрянский В.В. Ответственность за нарушение договорного обязательства / Брагинский М.И., Витрянский В.В. Договорное право. Общие положения (книга 1), 3-е изд., М., 2001 // СПС «КонсультантПлюс»

В КТМ основанием для отказа в выплате страхового возмещения как раз является грубая неосторожность, а не самонадеянность (ст. 265)¹⁹. В частности, грубой неосторожностью судовладельца для отказа в выплате страхового возмещения суды признавали: плавание судна вне территории страхования (это являлось и самостоятельным основанием для исключения ответственности страховщика)²⁰; движение судна в условиях плохой погоды при наличии извещения²¹; плавание в районе ограничения, введенного МЧС России²²; непрофессионализм вахтенного помощника капитана при швартовке судна²³. Как видно, критерий грубой неосторожности для целей страхования не является аналогичным волево-неправильному поведению, как минимум потому, что в соответствующем положении КТМ отсутствует волевой аспект и, соответственно, грубой неосторожностью судовладельца могут быть признаны действия экипажа судна.

В рамках комментируемого дела суд указал, что положения КТМ о грубой неосторожности не противоречат положениям Конвенции о самонадеянности. В зависимости от толкования «грубой неосторожности» такое утверждение может быть верным. Самонадеянность, как ее понимали авторы Конвенции, вполне может соответствовать грубой неосторожности, как стандарту осмотрительности значительно ниже минимально разумного. Однако эти стандарты не аналогичны и их взаимная замена, как минимум, может вызывать трудности. Здесь следует сделать больший акцент на волевом аспекте. Важно, что и самонадеянность по Конвенции, и грубая неосторожность по КТМ должны быть отнесены к поведению судовладельца, а не третьих лиц, в том числе капитана судна, экипажа и третьих лиц²⁴. Именно волевой аспект нарушения стандарта могут упускаться российскими судами, хотя в КТМ он выделен аналогично Конвенции.

Несмотря на то, что положения КТМ противоречат положениям Конвенции, а положения Конвенции обладают приоритетом

перед положениями КТМ (ч. 4 ст. 15 Конституции РФ), решение авторов КТМ определить стандарт для исключения ограничения ответственности судовладельца как грубую неосторожность логично в контексте положений КТМ о морском страховании. Однако такой вывод не меняет того, что российский суд, руководствуясь критерием грубой неосторожности и исключая необходимость подтверждения, что ущерб был причинен именно решением судовладельца, фактически толкует Конвенцию в противоречии с международной практикой и идеей, заложенной в соответствующие положения.

Грубая неосторожность или самонадеянность ответчика в комментируемом деле

Повреждение плавкрана во время буксировки произошло из-за ненадлежащего крепления. Обязанность по обеспечению подготовки плавкрана для буксировки по договору возлагалась на заказчика. Грубая неосторожность ответчика заключалась в том, что он, являясь «профессиональным субъектом деятельности в области торгового мореплавания», не обеспечил «максимально возможный уровень безопасности» перевозки, что подразумевает

«активное и ответственное участие не только непосредственно капитана буксировщика в самом процессе перемещения буксируемого судна, но и всех ответственных лиц [ответчика], в том числе и на всех стадиях подготовки к буксировке, включая этапы конвертовки, освидетельствования, подтверждения надлежащего состояния буксируемого плавкрана, в том числе исключения рисков, связанных с удаленным освидетельствованием»

Стандарт грубой неосторожности, который был выбран судом, это поведение профессионального участника оборота,

¹⁹ Указанное положение прямо перешло в российский КТМ из КТМ СССР 1968 г. [ст. 211].

²⁰ Постановление Арбитражного суда Восточно-Сибирского округа по делу А58-5530/2023 от 26.12.2025.

²¹ Постановление Арбитражного суда Московского округа по делу А40-2299/2023 от 28.11.2024.

²² Постановление Девятого Арбитражного апелляционного суда по делу А40-21427/2025 от 17.10.2025.

²³ Постановление Девятого Арбитражного апелляционного суда по делу А40-106159/2023 от 12.12.2023.

²⁴ Travaux Préparatoires, p. 124

который обязан быть настолько заботливым, чтобы действовать за пределами своих договорных обязанностей. При этом нарушение такого стандарта было подтверждено отсутствием надлежащего контроля со стороны капитана судна и иных ответственных лиц, подчиненных ответчику. Такой стандарт явно не является надлежащим для определения грубой неосторожности для целей исключения ограничения ответственности по российскому праву.

При определении самонадеянности суд может руководствоваться более конкретными критериями. Судовладелец должен осознавать, что его действия или бездействие могут

привести к ущербу, и своим решением совершить такие действия или бездействие. Такое психологическое отношение лица к совершаемому деянию практически недоказуемо. Истец должен подтвердить, в частности, что ответчик знал, что крепления были ненадлежащими, что ответчик осознавал, к каким последствиям это может привести, и что ответчик сам дал распоряжение судну осуществить перевозку, несмотря на все риски. Предлагаемый стандарт делает практически невозможным преодоление ограничения ответственности судовладельца, но в этом и заключалась идея Конвенции, участницей которой является Россия. ■



Bulat Karimov,

Researcher at the Centre for Maritime Law, National University of Singapore, LLM in Shipping Law at the University of Cape Town (South Africa), PhD candidate at the National University of Singapore, Head of Young RUMLA, Counsel at NAVICUS. LAW

On Breaking the Limitation of Liability for Maritime Claims

(Comment Upon the Judgment of the Commercial Court of the Far Eastern District in Case A51–383/2024 dd. 20 April 2026)

Russia is a party to the 1976 LLMC Convention and the 1996 Protocol. The Convention provides for general limits of liability for particular types of maritime claims, including the claims for damage done by a ship (art. 2 (1) (a) of the Convention). Under the Convention, the shipowner's liability cannot be limited if "it is proved that the loss resulted from his personal act or omission, committed with the intent to cause such loss, or recklessly and with knowledge that such loss would probably result" (art. 4 of the Convention).¹

These provisions are reflected in the Russian Merchant Shipping Code (the MSC, ch. XXI). Article 355 of the MSC corresponds to art. 2 of the Convention, and art. 357 of the MSC corresponds to art. 4 of the Convention. However, the relevant MSC provisions do not repeat the Convention verbatim. The MSC provides that a person is barred from limiting their liability if the loss was caused intentionally or with "gross negligence."

Thus, there is a difference between the Convention and the MSC. This difference is reflected in the use of the phrases "recklessly and with knowledge that such loss would probably result" and "with gross negligence." The comment on the Judgment of the Commercial Court of the Far Eastern District in Case No. A51–383/2024,

dated 20 April 2026, deals with the interpretation of the relevant provisions.

Facts

JSC SOGAZ (the claimant) brought a claim in the Commercial Court of the Primorskiy Region against LLC Femko-Management (the defendant) for damage to the floating crane during its towage from Quindao, China, to the berth owned by LLC SSK Zvezda (the charterer) in the Primorskiy Region. Under the contract between the defendant and the charterer, the charterer undertook to prepare the crane for towage. During the voyage, the crane became detached and was damaged. The defendant applied to limit its liability and to establish the limitation fund by providing a bank guarantee.

Courts' Decisions

The Courts of first and appellate instance dismissed the application. The Court of the Far Eastern District upheld the judgments. The Court found that, despite the contract stipulating that the charterer bears the obligation to prepare the crane for the voyage, the defendant, as a professional carrier, was obliged to supervise the preparation process and the crane attachment.

¹ Russian text of the Convention contains the literal translation and uses the term 'recklessness,' available via ConsultantPlus

The lack of proper supervision constituted gross negligence on the part of the defendant. In this regard, the defendant is barred from limiting its liability (art. 357 of the MSC, art. 4 of the 1976 LLMC Convention).

Purpose of the Limitation of Liability Fund

Both the Convention (art. 11) and the MSC (art. 363) provide for the right to establish the fund. This is a debtor's defensive right designed to ensure that the ship is not arrested and that the claims are consolidated within a single jurisdiction.² The debtor chooses the jurisdiction in which to establish the fund.³

This is the peculiarity of establishing the fund at the debtor's discretion. The debtor acquires the right to determine which liability regime will apply to claims against it. Limiting liability does not often depend on the limits provided by the Convention, but on other circumstances. One of these is the difficulty of breaking the limitation.⁴

Breaking the Limitation Under the 1976 LLMC Convention

The 1976 Convention was adopted to renew the limitation regime under the 1957 Convention. The purpose of the 1976 Convention was to make it more difficult to break the limitation.⁵ The content of art. 4 of the 1976 Convention actually comes down to the English term "wilful

misconduct" which is a ground for excluding the insurer's liability (MIA 1906, s 55 (2)).

The link between the limitation of liability and insurance is not a mere coincidence.⁶ In practice, the limitation of liability corresponds to the limitation of insured liability. The reasoning is that if the shipowner's liability were not limited, insurers would have refused to provide insurance, or premiums would have been unreasonably high.⁷

Under the 1957 Convention, the shipowner is barred from limiting its liability if the damage is caused by its actual fault or privity (art. 1 (1)).⁸ During the discussion of the 1976 Convention, delegates stated that negligence is sufficient to break the liability under the relevant 1957 Convention's provision.⁹ In the context of the 1976 Convention, it is not essential to determine whether the shipowner's negligence was enough to break the liability under the 1957 Convention; what is crucial is that art. 4 of the 1976 Convention was formulated to exclude negligence from the grounds for breaking the liability, favouring wilful misconduct in the form of actual fault or recklessness.¹⁰ This made the 1976 Convention limitation almost unbreakable.¹¹ The claimant must prove that the shipowner (not the master of the ship, not the crew or any other persons) wilfully and with knowledge that the damage could occur made the decisions that caused the damage. In insurance, insurers do not often even try to prove the insured's wilful misconduct but search for other options to avoid liability.¹²

² Travaux Préparatoires of the LLMC Convention, 1976 and of the Protocol of 1996, CMI, p. 288

³ At least, this interpretation of the Convention is accepted in England, see Griggs P., Williams R. and Farr J. *Limitation of Liability for Maritime Claims*, 4th ed., Oxford, 2005, p. 68; *Seismic Shipping Inc v Total E & P UK Plc (The Western Regent)* [2005] EWCA Civ 985 [63].

⁴ For example, this issue arose in South African decision within the complex multi-jurisdictional dispute, see *MT Tigr v Transnet Ltd t/a Portnet* 1998 (3) SA 861 (SCA). Under the same dispute, see English decision *Bouygues Offshore SA v Caspian Shipping Co (No. 3)* [1997] 2 Lloyd's Rep 493.

⁵ Travaux Préparatoires, p. 122

⁶ This was expressly mentioned in the course of the Convention's discussion, see *ibid.*

⁷ See the economic analysis of the relevant provisions in Billah M.M. *Effects of Insurance on Maritime Liability: A Legal and Economic Analysis*, Switzerland, 2014, p. 51-55.

⁸ On the meaning of "privity," see *Compania Maritima San Basilio SA v the Oceanus Mutual Underwriting Assn (Bermuda) Ltd (The Eurysthenes)* [1971] 2 Lloyd's Rep 171.

⁹ Travaux Préparatoires, p. 121.

¹⁰ *MSC Mediterranean Shipping Co SA v Delumar BVBA (The MSC Rosa M)* [2000] 2 Lloyd's Rep 399, 401.

¹¹ Griggs, Williams and Farr, *Op. cit.* p. 3.

¹² See the reflective example in South Africa, *Representative of Lloyds v Classic Sailing Adventures (Pty) Ltd* 2010 (5) SA 90 (SCA). In this case, from facts, it follows that it was highly probable that the ship was intentionally sunk by the shipowner to obtain insurance compensation. However, the difficulty in proving this was so high that the insurers decided to pursue the misrepresentation and breach of warranty route.

Meaning of Gross Negligence

During the 1976 Convention discussions, delegates proposed adding “gross negligence” to the provisions on breaking the liability.¹³ However, this suggestion was rejected.¹⁴ One reason was that the term “gross negligence” was difficult to define and interpret uniformly.¹⁵ The delegates’ reasoning was that the limits should have been almost unbreakable, but the limits themselves must have become higher than those in the 1957 Convention.¹⁶ Despite that, the MSC refers to gross negligence rather than recklessness (art. 357).

In the decision commented upon, the Court sought to determine what constitutes “gross negligence” under Russian law. For that, the Court referred to several decisions of the Supreme Commercial Court, the Supreme Court, and the Constitutional Court.¹⁷ The main conclusion was that Russian law does not define gross negligence, and the courts should determine whether a person’s conduct was grossly negligent on a case-by-case basis.

It is possible to define gross negligence as the lack of care that would be expected from any reasonable person in the given circumstances.¹⁸ Based on this broad definition, in the context of the Convention, it is difficult to say whether the gross negligence standard is higher or lower than the recklessness standard. They are distinct and based on different criteria, so they cannot be compared.

Gross Negligence in the MSC

One reason for the emergence of wilful misconduct in the Convention was the attempt to link the grounds for breaking the limitation to

the conduct that bars a person from receiving insurance compensation. In the MSC, a ground for barring a person from receiving insurance compensation is gross negligence, not recklessness (art. 265).¹⁹ For instance, the courts found the shipowner grossly negligent when the ship was outside the insurance area (this was also a separate ground for excluding the insurer’s liability);²⁰ when the shipowner was informed of adverse weather conditions but nevertheless sent the ship on a voyage;²¹ when the ship was in an area restricted to ships by the Ministry of Emergency of Russia;²² and for the lack of professionalism of a crew member in charge during the mooring operations.²³ As seen, gross negligence in insurance does not correspond to wilful misconduct, at least because the relevant provision of the MSC does not contain a wilful element, and therefore the shipowner’s gross negligence can be found in the acts of crew members.

In the context of the case commented upon, the Court found that the MSC provisions on gross negligence do not contradict the 1976 Convention. Depending on the interpretation of gross negligence, this may be true. Recklessness, as understood by the Convention’s authors, can encompass gross negligence as a standard of care significantly lower than minimally reasonable. However, these standards differ, and their use in place of one another may cause difficulties. It is essential to emphasise the aspect of wilfulness. It is crucial that both the recklessness under the Convention and gross negligence under the MSC should be found in the shipowner’s conduct, not in the conduct of the master of the ship, crew members or third parties.²⁴ It is wilfulness that

¹³Travaux Préparatoires, p. 125-127.

¹⁴Ibid, p. 126.

¹⁵Ibid, p. 127.

¹⁶ibid, p. 153.

¹⁷ Review of judicial practice on natural persons’ insolvency, adopted by the Presidium of the Supreme Court of Russia on 18 June 2025, s 58; Resolution of the Plenum of the Supreme Court of Russia No. 19 dd. 26 June 2024, s 49; Resolution of the Plenum of the Supreme Court of Russia No. 13, of the Plenum of the Supreme Commercial Court of Russia No. 14 dd. 4 December 2000, s 14; Ruling of the Constitutional Court of Russia No. 120-O-O dd. 21 February 2008.

¹⁸ Vitryanskiy V.V. Otvetstvennost za narusheniye dogovornogo obyazatelstva/Braginskiy M. I., Vitryanskiy V.V. Dogovornoye Pravo. Obshniye Polozheniya (book 1), 3 ed., Moscow, 2001 // KonsultantPlus.

¹⁹ This provision was taken from the MSC of the USSR of 1968 [art. 211].

²⁰ Judgment of the Commercial Court of the Eastern Siberia District in Case A58–5530/2023 dd. 26 December 2025.

²¹ Judgment of the Commercial Court of the Moscow District in Case A40–2299/2023 dd. 28 November 2024.

²² Judgment of the Ninth Commercial Court of Appeal in Case A40–21427/2025 dd. 17 October 2025.

²³ Judgment of the Ninth Commercial Court of Appeal in Case A40–106159/2023 dd. 12 December 2023.

²⁴Travaux Préparatoires, p. 124.

might be disregarded by the Russian courts, although it is emphasised in the MSC, as in the Convention.

Although the MSC contradicts the Convention and the Convention has priority over the MSC (art. 15 (4) of the Russian Constitution), the MSC authors' decision to set gross negligence as the standard for breaking the limitation is reasonable in the context of the MSC's provisions on marine insurance. However, this conclusion does not change the fact that the Russian court, by referring to gross negligence and excluding the wilfulness requirement, interprets the Convention in contradiction to international practice and the Convention's underlying principles.

Gross negligence and recklessness of the defendant in the commented case

The damage to the floating crane during towage was due to its poor preparation for the voyage, in particular, its unsatisfactory attachment. The obligation to prepare the crane was upon the charterer. The defendant was grossly negligent because it, "being a professional in the business of shipping," did not ensure the "maximum level of safety" of carriage, which means

"active and responsible participation not only by the tug master during the towage, but also by all responsible parties of [the defendant], at all stages of preparation for the towage, including the stages of conversion, inspection, and ensuring the towed crane is in good condition, including the risks associated with the deleted inspection."

The gross negligence standard, as determined by the court, was the conduct of the professional party that should have been so careful as to act beyond its contractual obligations. Simultaneously, the breach of this standard was due to the lack of supervision by the master of the ship and other responsible parties. This standard is much lower than the one required to break the limitation under Russian law.

The court can apply more determined criteria when finding recklessness. The shipowner must know that its actions or omission may cause damage and nevertheless proceed. This mental state is almost unprovable. The claimant must prove that the defendant knew the consequences and ordered the actions despite all risks. This standard makes it almost impossible to break liability. However, this was the purpose of the Convention, to which Russia is a party. ■



Дмитрий Рыжов,
Старший юрист NAVICUS.LAW

Страхование ответственности морского агента и экспедитора: разграничение и риск переквалификации

1. Введение

До реформирования Закона о ТЭД¹ статус экспедитора был универсален для участников логистического рынка. Это объясняется тем, что ст. 801 ГК РФ относит к экспедированию открытый перечень услуг по организации перевозки, осуществлению расчетов или хранению груза, что позволяет отнести к экспедированию практически любую логистическую деятельность.

Привлекательность этого статуса обособывалась такими преимуществами, как ограничение ответственности за утрату груза, сокращенный срок исковой давности², а также практическая возможность отходить от правил документооборота, к примеру использовать вместо экспедиторской расписки иные транспортные документы³.

В результате реформирования Закона о ТЭД обязанности экспедитора были существенно расширены.

Во-первых, экспедиторская деятельность приобрела уведомительный характер. Теперь

ее осуществление возможно только в случае внесения в реестр уведомлений о транспортно-экспедиционной деятельности сведений о лице, оказывающем такие услуги.

Во-вторых, на экспедитора возложена обязанность по сбору и хранению информации об осуществляемых перевозках, установлению свойств груза, а также использованию программно-технических средств для взаимодействия с уполномоченным подразделением ФСБ РФ⁴.

Несоблюдение нововведений влечет значительные оборотные штрафы и административное приостановление деятельности⁵. В связи с этим статус экспедитора перестал быть универсальным и привлекательным. Теперь для лиц, принимающих груз к перевозке, соблюдение новых правил является единственным способом продолжения деятельности. Что же касается тех субъектов, которые оказывают услуги, не связанные непосредственно с перевозкой (расчеты, заключение сделок от имени клиента, хранение и т.д.), для них реальной альтернативой стало приведение своего статуса в соответствие с оказываемыми услугами.

¹ Федеральный закон от 07.06.2025 № 140-ФЗ; Постановление Правительства РФ от 29.08.2025 № 1317; Постановление Правительства РФ от 23.08.2025 № 1265.

² См.: Федеральный закон от 30.06.2003 № 87-ФЗ «О транспортно-экспедиционной деятельности» (далее – Закон о ТЭД), ст. 7, 13.

³ См., например: Постановление Тринадцатого арбитражного апелляционного суда от 13.03.2025 по делу № А56-59332/2024.

⁴ Постановление Правительства РФ от 29.08.2025 № 1318.

⁵ КоАП РФ, ст. 11.14.3.

В связи с проведенной реформой вопрос о правильной квалификации своей деятельности стал особенно актуальным для представителей морских перевозчиков. В зависимости от избранной бизнес-модели они могут вступать в отношения с клиентами как в качестве экспедитора, так и в качестве агента морского перевозчика (морского агента).

В первом случае представитель морской линии заключает с клиентами договор транспортной экспедиции, в соответствии с которым принимает груз и передает его перевозчику по договору морской перевозки. Такая бизнес-модель, с одной стороны, наделяет экспедитора статусом договорного перевозчика и, как следствие, ответственностью за принятый груз. С другой стороны, она позволяет оказывать широкий спектр услуг и в случае необходимости привлекать к перевозке третьих лиц.

Во втором случае представитель морского перевозчика выступает в качестве агента, и цепочка перевозки груза сокращается до договора морской перевозки, который агент заключает с клиентом от своего имени или от имени перевозчика. При такой бизнес-модели агент не является стороной договора перевозки и не принимает груз, а следовательно, не отвечает за его возможную утрату или повреждение, если только его деятельность не будет квалифицирована как экспедиторская (см. раздел 3).

Выбор представителем морского перевозчика той или иной бизнес-модели не может быть разрешен в отрыве от вопроса страхования, так как страхование ответственности экспедитора и морского агента покрываются разными продуктами с различным объектом и условиями. Для правильного выбора страхования необходимо верно квалифицировать фактически оказываемые услуги и проверять их на соответствие условиям страховых продуктов.

В настоящей статье разграничиваются статусы агента и экспедитора применительно к морской перевозке, сопоставляется страховое покрытие ответственности обоих субъектов, а также оценивается риск судебной переквалификации агента в экспедитора. Как будет показано далее, риск переквалификации для лица,

ведущего деятельность сугубо в качестве агента, является незначительным. Риски возникают только в тех случаях, когда агент фактически оказывает услуги, выходящие за контур представления интересов перевозчика.

2. Разграничение морского агентирования и транспортной экспедиции

Прежде чем перейти к разграничению страховых продуктов и оценке их условий, необходимо определить, чем отличается правовое положение и роль в цепочке поставки представителя морского перевозчика, действующего в качестве морского агента или экспедитора.

Главное сходство между морским агентом и экспедитором заключается в открытом перечне их обязательств.

В зависимости от условий договора экспедитор может выступать как в качестве фактического или договорного перевозчика, так и в качестве лица, оказывающего узкий перечень услуг, не связанных с принятием груза к перевозке.

Сторонам же договора морского агентирования законодатель представляет еще большую свободу регулирования своих отношений, так как вся глава XIII КТМ РФ носит диспозитивный характер, что нехарактерно для российского права⁶. Поэтому для определения общепринятых прав и обязанностей морского агента разумно обратиться к условиям типовых договоров, используемых в отрасли.

Так, судовладельцам БИМКО рекомендует использовать Стандартное линейное агентское соглашение (1993 г.) и Генеральное агентское соглашение (2017 г.), принятые Федерацией национальных ассоциаций судовых брокеров и агентов (ФОНАСБА)⁷.

Стандартное линейное агентское соглашение и Генеральное агентское соглашение предусматривают, что агент действует от имени судовладельца и выполняет за его счет и в его интересах широкий перечень услуг на определенной территории, включая маркетинговые и коммерческие услуги, портовое агентирование,

⁶ Брагинский М.И., Витрянский В.В. Договорное право. Книга 4. Договоры о перевозке, буксировке, транспортной экспедиции и иных услугах в сфере транспорта. М. 2003. СПС «КонсультантПлюс».

⁷ Иванов Г.Г. Правовое регулирование морского судоходства в Российской Федерации. М. 2009. СПС «КонсультантПлюс».

сбор заявок, бронирование мест на судне, рассмотрение претензий и т.д.

Из условий типовых договоров следует, что круг обязанностей морского агента значительно шире, чем у экспедитора, однако не включает организацию перевозки.

Это обусловлено целью договора морского агентирования, которую Вайпан В.А. определил как представительство интересов принципала перед третьими лицами, в то время как представительское обязательство в транспортной экспедиции носит вспомогательный характер⁸. Целью же договора транспортной экспедиции является оказание услуг, связанных с перевозкой груза⁹.

Несмотря на открытый перечень обязательств обоих субъектов логистического рынка, цели их деятельности значительно отличаются. Экспедитор самостоятельно оказывает услуги, связанные с перевозкой, в том числе сам может выступать в качестве перевозчика. В свою очередь, морской агент действует в качестве представителя перевозчика и принятия груза к перевозке не осуществляет, поскольку это противоречит его представительской функции.

Исключением являются ситуации, когда агент выходит за пределы своих полномочий и оказывает услуги, которые могут быть квалифицированы судом в качестве экспедиторских. Риск судебной переквалификации морского агента в экспедитора будет рассмотрен в разделе 3 статьи.

В российской судебной практике также встречается позиция, согласно которой представитель, в отличие от экспедитора, крайне редко самостоятельно оказывает услуги, основной его деятельностью является привлечение клиентов¹⁰.

Поэтому вполне логично, что Генеральное агентское соглашение (п. 18) разграничивает страхование ответственности агента и принципала, возлагая на агента обязанность застраховать свою профессиональную ответственность за небрежность при исполнении обязанностей (negligent acts or defaults in the performance of its

obligations under this Agreement), а также риск причинения вреда третьим лицам (public liability insurance). На принципала же возлагается обязанность заключить договор страхования ответственности судовладельца (P&I).

3. Страхование ответственности агента и экспедитора

В российском страховом праве морской агент не может напрямую застраховать свою договорную ответственность в силу запрета, установленного п. 1 ст. 932 ГК РФ. Согласно этой норме, страхование ответственности за нарушение договора допускается лишь в случаях, прямо предусмотренных законом. К их числу агентская деятельность не относится, поэтому морские агенты вынуждены строить свою страховую защиту через страхование профессиональной ответственности (ст. 931 ГК РФ).

Разграничение договоров страхования ответственности за причинение вреда и договорного страхования ответственности Фогельсон Ю.Б. считает одной из серьезнейших проблем российского страхового права, возникшей из-за невозможности страхования договорной ответственности широкого круга профессий¹¹. Он отмечает, что к страхованию профессиональной ответственности по большей части следует применять ст. 932 ГК РФ (страхование договорной ответственности), хотя на практике часто используют ст. 929 ГК РФ (имущественное страхование) или ст. 931 ГК РФ (страхование ответственности за причинение вреда), чтобы избежать ограничения п. 1 ст. 932¹². Таким образом, оба страховых продукта, по сути, направлены на страхование договорной ответственности, но в силу законодательных ограничений реализованы через разные виды страхования.

Помимо различий в правовой квалификации, различается и содержание самих страховых продуктов. Для их анализа обратимся к правилам страхования профессиональной ответственности¹³ и правилам страхования ответственности

⁸ Вайпан В.А. Юридическая природа договора транспортной экспедиции и проблемы его правоприменения // «Право и экономика», № 6, 2015. СПС «КонсультантПлюс».

⁹ Там же. СПС «КонсультантПлюс».

¹⁰ Постановление Одиннадцатого арбитражного апелляционного суда от 28.02.2019 по делу № А65-299/2018.

¹¹ Фогельсон Ю.Б. Страхование право: теоретические основы и практика применения. М. 2012. С. 434.

¹² Фогельсон Ю.Б. Страхование право: теоретические основы и практика применения. М. 2012. С. 443.

¹³ Правила страхования профессиональной ответственности (утв. приказом генерального директора АО «АльфаСтрахование» от 25.12.2017 № 609/01).

перевозчиков/экспедиторов¹⁴ АО «АльфаСтрахование».

Несмотря на то, что оба продукта страхуют ответственность, их объекты страхования различны. В страховании ответственности экспедитора объектом выступают имущественные интересы страхователя, связанные с его обязанностью возместить вред имуществу (грузу) при выполнении услуг по договору транспортной экспедиции и/или перевозки, а также связанные со спасением груза¹⁵. В страховании профессиональной ответственности объектом являются интересы, связанные с ответственностью за вред, причиненный в результате непреднамеренной профессиональной ошибки при осуществлении застрахованной деятельности¹⁶.

Уже из описания объектов страхования прослеживается их ключевое отличие: если страхование ответственности экспедитора призвано нивелировать риски утраты или повреждения груза, то страхование профессиональной ответственности покрывает риски, связанные с оказанием некачественных услуг.

Заметнее это различие становится при анализе формулировок страховых случаев. В рамках страхования ответственности экспедитора страховым случаем является обязанность возместить убытки, наступившие вследствие утраты, гибели или повреждения груза, который в зависимости от объема страхования наступает вследствие любых (п. 4.3.1 «все риски») или поименованных случаев и опасностей (п. 4.3.2 «поименованные риски»). Иными словами, правила страхования ответственности экспедитора связывают наступление страхового случая с возникновением обязанности по возмещению убытков. Напротив, в страховании профессиональной ответственности страховой случай требует непреднамеренной профессиональной ошибки и наличия причинно-следственной связи между такой ошибкой и причиненным вредом¹⁷. Следовательно, страхование экспедитора проводится на случай утраты или по-

вреждения груза, а профессиональное – на случай причинения вреда, наступившего в результате непреднамеренной ошибки.

Данная логика прослеживается и в исключениях из страхового покрытия профессиональной ответственности рисков, связанных с грузом. В частности, к исключениям относится ответственность за вред имуществу, взятому страхователем в управление или на ответственное хранение¹⁸, а также ответственность, связанная с эксплуатацией морских и речных судов¹⁹. Оба исключения делают невозможным покрытие утраты груза при морской перевозке, что является главным риском экспедитора, а следовательно, проводит черту между рассматриваемыми видами страхования.

Исключение из покрытия риска утраты груза отражается и в стоимости продуктов. Страховой тариф по покрытию профессиональной ответственности составляет около 0,6% от страховой суммы²⁰, тогда как страхование ответственности экспедитора почти в три раза дороже – порядка 1,5% от страховой суммы²¹.

Таким образом, страхование ответственности экспедитора в первую очередь направлено на покрытие рисков утраты или повреждения груза. Как было рассмотрено ранее, морской агент осуществляет представительские функции и не принимает груз к перевозке, а следовательно, для покрытия его ответственности достаточно более дешевого полиса страхования профессиональной ответственности.

Потенциальные риски могут возникнуть в ситуации, когда морской агент оказывает в том числе экспедиторские услуги. Так, п. 1 ст. 237 КТМ РФ относит к функциям морского агента в числе прочего и экспедирование груза (хотя в доктрине высказывается мнение, что эта функция включена в перечень не обоснованно²²). В таком случае деятельность агента может быть квалифицирована судом как экспедиторская, что создает разрыв в страховом покрытии, так

¹⁴ Правила страхования ответственности перевозчиков/экспедиторов (утв. приказом генерального директора АО «АльфаСтрахование» от 31.03.2020 № 90/01).

¹⁵ Правила страхования ответственности перевозчиков/экспедиторов, п. 2.1.

¹⁶ Правила страхования профессиональной ответственности, п. 2.1.

¹⁷ Правила страхования профессиональной ответственности, пп. 3.1.1–3.1.3.

¹⁸ Правила страхования профессиональной ответственности, п. 3.6.31.

¹⁹ Правила страхования профессиональной ответственности, п. 3.6.35.2.

²⁰ Приложение к Правилам страхования профессиональной ответственности.

²¹ Приложение к Правилам страхования ответственности перевозчиков/экспедиторов.

²² Вайпан В.А. Указ. соч. СПС «КонсультантПлюс».

как полис профессиональной ответственности не включает ответственность за груз.

4. Риск судебной переквалификации морского агента в экспедитора

Проблема разграничения статусов морского агента и экспедитора возникает в спорах о привлечении таких субъектов к ответственности за вред, причиненный грузу, или при нарушении условий договора морской перевозки.

На практике российские контрагенты (грузоотправители или грузополучатели) видят в обращении с требованием к агенту иностранной морской линии (обычно российскому юридическому лицу) более простой способ взыскания убытков, искусственно наделяя агента статусом экспедитора, что не исключает ситуаций, когда агенты действительно принимают на себя обязанности экспедитора.

По общему правилу при возложении ответственности на экспедитора суд должен установить содержание его обязанностей и их ненадлежащее исполнение²³. Установление принятых сторонами прав и обязанностей имеет особое значение для возложения на экспедитора ответственности за повреждение или утрату груза, которая наступает, если экспедитор осуществил перевозку самостоятельно или выдал транспортный документ²⁴.

Показательными являются два дела, в которых разрешался вопрос о статусе ООО «СиЭмЭй СиджиЭм Русь», выступающего в статусе морского агента французского контейнерного перевозчика «СМА CGM S. А». Интересно, что суды пришли к противоположным выводам: в первом деле статус морского агента был подтвержден, во втором же суды установили смешанный характер сложившихся отношений. Правда, никакого противоречия в этом нет, но обо всем по порядку.

В рамках первого дела²⁵ между российской компанией (принципал) и ООО «СиЭмЭй Сид-

жиЭм Русь» (агент) был заключен агентский договор, по которому агент, обязался осуществить организацию перевозок грузов в соответствии с условиями коносамента судовладельца.

В феврале – марте 2022 года перевозчик «СМА CGM S. А» отменил судозаходы в порт Санкт-Петербурга, где контейнеры российской компании ожидали забукированной перевозки, что привело к сверхнормативному хранению контейнеров.

Российская компания обратилась с иском к ООО «СиЭмЭй СиджиЭм Русь» о взыскании убытков за сверхнормативное хранение контейнеров. По мнению истца, ООО «СиЭмЭй СиджиЭм Русь», являясь официальным представителем морской линии, фактически выступало в качестве перевозчика-экспедитора и должно было уведомить истца о невозможности выполнения рейсов.

Суды отказали в удовлетворении исковых требований, посчитав, что ответчик осуществлял только агентскую деятельность.

Квалифицируя статус ответчика, суды обращали внимание на следующие критерии сложившихся между сторонами отношений. Во-первых, перечень оказанных услуг ООО «СиЭмЭй СиджиЭм Русь» (произведение расчетов за сборы в пользу морского перевозчика, распечатка бланков коносаментов) соответствует агентской деятельности. Во-вторых, коносаменты были подписаны ответчиком от имени морского перевозчика, а следовательно, ответчик не принимал обязательств по перевозке. В-третьих, букировку подтверждал перевозчик, а ответчик лишь координировал выдачу контейнеров и пересылал документы морской линии²⁶.

Такой же подход о невозможности возложения на морского агента ответственности за действия перевозчика прослеживается и в спорах о возмещении убытков за утрату/повреждение груза в ходе морской перевозки²⁷.

Для иллюстрации критериев, которые, по мнению судов, свидетельствуют об осуществ-

²³ Постановление Пленума Верховного Суда РФ от 26.06.2018 № 26 «О некоторых вопросах применения законодательства о договоре перевозки автомобильным транспортом грузов, пассажиров и багажа и о договоре транспортной экспедиции», п. 25.

²⁴ Там же. СПС «КонсультантПлюс».

²⁵ Дело № А56-102695/2022.

²⁶ Постановление Тринадцатого арбитражного апелляционного суда от 25.10.2023 № 13АП-29372/2023 по делу № А56-102695/2022.

²⁷ Постановление Арбитражного суда Северо-Западного округа от 20.05.2020 № Ф07-4167/2020 по делу № А21-8646/2019.

влении агентом экспедиторской деятельности, обратимся ко второму делу²⁸. В нем агентский договор, заключенный между ООО «СиЭмЭй СиджиЭм Русь» и российским лицом, был признан смешанным.

В данном споре ООО «СиЭмЭй СиджиЭм Русь» и российское лицо согласовали поставку трех сорокафутовых контейнеров из Нинбо (КНР) в Новосибирск через Владивосток. Морскую перевозку осуществлял перевозчик «СМА CGM S. А», агент же привлек цепочку экспедиторов для организации погрузки/разгрузки грузов между морским и железнодорожным плечом.

В ходе перевалки во Владивостокском морском торговом порту груз был поврежден, что стало основанием для предъявления искового требования к агенту.

Суды, исходя из буквального толкования, признали агентский договор смешанным, так как он наделяет агента правом привлекать третьих лиц, за которых он несет ответственность. Поскольку груз был поврежден именно в результате действий третьих лиц, суды удовлетворили требования истца²⁹.

С такими выводами судов трудно не согласиться, так как представительские функции агента были связаны только с морской перевозкой и выражались в выдаче коносамента перевозчика. Последующее привлечение третьих лиц направлено на организацию перевозки, а не на представление интересов перевозчика, а следовательно, относятся к экспедиторской деятельности.

Следовательно, эти дела не противоречат, а дополняют друг друга. Пока морской агент действует строго в рамках представительских функций, как в первом деле, его статус не подвержен риску переквалификации. Риск появляется в случае выхода за контур агентирования, к примеру в случае привлечения третьих лиц для организации перевозки, как во втором деле.

Более поздняя практика также придерживается подхода о строгом разграничении агентских и экспедиторских функций³⁰, что подтверждает сохранение единообразного подхода судов к вопросу квалификации статуса морского агента в зависимости от оказываемых им услуг.

5. Выводы

Таким образом, страховое покрытие участников логистического рынка должно соответствовать услугам, которые они в действительности оказывают. Несмотря на открытый перечень функций агента и экспедитора, деятельность этих лиц имеет различные цели. Целью морского агентирования является представительство интересов морских перевозчиков на определенной территории. Целью же экспедиторской деятельности является организация перевозки. Функции участников рынка должны соответствовать целям их деятельности, поэтому перечень услуг агента затрагивает различные сферы, связанные с представительством интересов перевозчика (коммерческие, маркетинговые услуги, рассмотрение претензий и т.д.), но не включает в себя организацию морской перевозки.

Эти отличия выражаются и в условиях страхового покрытия. Страхование ответственности экспедитора дороже, так как направлено на урегулирование убытков, связанных с повреждением или утратой груза, в то время как страхование ответственности агентов фокусируется только на непреднамеренных профессиональных ошибках и полностью исключает риск утраты или повреждения груза.

Вместе с тем важно учитывать, что фактическое осуществление экспедиторских функций (привлечение третьих лиц, принятие груза к перевозке и т.д.) может быть основанием для судебной переквалификации агентской деятельности в экспедиторскую и возложения на лицо ответственности за перевозимый груз.

Поэтому при выборе страхового продукта лицо должно исходить из тех услуг, которые собирается оказывать в будущем. Полагаем, что приобретение агентом более дорогого экспедиторского покрытия только из-за опасения судебной переквалификации представляется нецелесообразным, так как актуальная судебная практика придерживается единого подхода установления статуса лица в соответствии с оказываемыми им услугами. Учитывая реформу Закона о ТЭД, правильная оценка ха-

²⁸ Дело № А40-81108/18.

²⁹ Постановление Девятого арбитражного апелляционного суда от 24.04.2019 № 09АП-6811/2019-ГК по делу № А40-81108/2018.

³⁰ Постановление Девятого арбитражного апелляционного суда от 28.11.2024 № 09АП-32407/2024 по делу № А40-26023/2024.

рактера своей деятельности важна не только в контексте потенциальных убытков, но и в публично-правовой плоскости, так как теперь на

экспедитора возложены существенные обязательства в сфере безопасности и контроля за перевозимым грузом. ■



Dmitry Ryzhov,
Senior Associate, NAVICUS.LAW

Liability Insurance for Shipping Agents and Freight Forwarders: Distinguishing the Roles and Assessing Reclassification Risk

1. Introduction

Prior to the reform of the Freight Forwarding Act, the status of freight forwarder functioned as a general legal status available to participants in the logistics market. This follows from Article 801 of the Civil Code of the Russian Federation, which treats freight forwarding as encompassing a non-exhaustive range of services for organising carriage, effecting settlements, or storing goods, broad enough to allow almost any logistics activity to be characterised as freight forwarding.

The commercial appeal of that status was underpinned by advantages such as limited liability for loss of cargo, a shorter limitation period for bringing claims,¹ and the ability to sidestep the usual paperwork rules, issuing, say, an ordinary transport document instead of a forwarder's certificate of receipt.²

Reform of the Freight Forwarding Act has resulted in the forwarder being subject to far broader obligations.

Firstly, freight forwarding activity has adopted a notification-based approach. It may

now be carried on only where information about the person providing such services has been entered in the register of notifications of freight forwarding activity.

Secondly, the freight forwarder now bears a duty to collect and store information about the carriage performed, to establish the properties of the goods, and to run the software and hardware needed to communicate with the authorised unit of the Federal Security Service (FSB) of the Russian Federation.³

Failure to comply with the new requirements entails substantial turnover-based fines and the administrative suspension of operations.⁴ The status of freight forwarder has, in consequence, ceased to have general application and lost much of its commercial appeal. For entities accepting cargo for carriage, compliance with the new rules is now the only way to continue operating. As for entities providing services not directly connected with carriage (settlements, concluding transactions on the client's behalf, storage, and so on), the viable alternative has become to bring their status into line with the services they actually provide.

¹ See Articles 7 and 13 of Federal Law No. 87-FZ of 30 June 2003, "On Freight Forwarding Activity" (hereinafter the Freight Forwarding Act).

² See, for example, the Ruling of the Thirteenth Commercial Court of Appeal of 13 March 2025 in case No. A56-59332/2024.

³ Resolution of the Government of the Russian Federation No. 1318 of 29 August 2025.

⁴ Article 11.14.3 of the Code of Administrative Offences of the Russian Federation.

In light of the reform, the question of correctly characterising one's activity has become especially pressing for the representatives of sea carriers. Depending on the business model chosen, they may deal with clients either as a freight forwarder or as an agent of the sea carrier (a shipping agent).

In the first case, the representative of the shipping line concludes a freight forwarding agreement with clients, under which it accepts the cargo and delivers it to the carrier under a contract of carriage by sea. On the one hand, this business model confers on the freight forwarder the status of contractual carrier and, consequently, liability for the goods accepted. On the other, it allows a wide range of services to be provided and, where necessary, third parties to be engaged in the carriage.

In the second case, the sea carrier's representative acts as an agent, and the carriage chain is reduced to a single contract of carriage by sea concluded with the client by the agent, either in its own name or in the name of the carrier. Under this business model, the agent is not treated as a party to the contract of carriage and does not accept the cargo for carriage, and is therefore not liable for any loss of or damage to the cargo, unless its activity is reclassified as that of a freight forwarder (see section 3).

The sea carrier's representative cannot resolve its choice of one business model or another without also considering insurance, because the liability of the freight forwarder and that of the shipping agent are covered by different insurance products, each with its own subject matter, terms and conditions. Accordingly, the selection of appropriate insurance requires the services actually provided to be properly characterised and assessed against the terms of the relevant insurance products.

This article distinguishes the statuses of agent and freight forwarder as applied to carriage by sea, compares the liability cover each can obtain, and assesses the risk of a court reclassifying an agent as a freight forwarder. As we shall see, the risk of reclassification is slight for anyone who operates purely as an agent. Risks arise only where the agent in fact provides services that go beyond representing the carrier's interests.

2. Distinguishing Shipping Agency from Freight Forwarding

Before turning to the differentiation between the relevant insurance products and the assessment of their terms, it is necessary first to identify how the legal position and supply-chain function of a sea carrier's representative differ according to whether it acts as a shipping agent or as a freight forwarder.

The key similarity between shipping agents and freight forwarders is that both may assume an open-ended range of obligations.

Depending on the terms of the agreement, a freight forwarder may act either as an actual or contracting carrier, or as a person providing a limited range of services unrelated to the acceptance of cargo for carriage.

The legislator grants the parties to a shipping agency agreement even greater freedom to regulate their relations, since the whole of Chapter 13 of the Merchant Shipping Code of the Russian Federation is discretionary in nature, a feature rarely encountered in Russian law.⁵ It is therefore appropriate to refer to the standard-form agreements used in the industry when identifying the generally accepted rights and obligations of a shipping agent.

Thus, BIMCO recommends that shipowners use the Standard Liner Agency Agreement (1993) and the General Agency Agreement (2017), adopted by the Federation of National Associations of Ship Brokers and Agents (FONASBA).⁶

The Standard Liner Agency Agreement and the General Agency Agreement provide that the agent acts in the name of the shipowner and performs, at the shipowner's expense and for its benefit, a wide range of services within a defined territory, including marketing and commercial services, port agency, the canvassing of bookings, the reservation of space on the vessel, the handling of claims, and so on.

It follows from the terms of these standard-form agreements that the range of a shipping agent's duties is considerably broader than that of a freight forwarder, yet does not extend to the organisation of carriage itself.

⁵ M. I. Braginsky and V. V. Vitryansky, *Contract Law, Book 4: Contracts of Carriage, Towage, Freight Forwarding and Other Services in the Field of Transport* (Moscow, 2003), ConsultantPlus.

⁶ G. G. Ivanov, *The Legal Regulation of Merchant Shipping in the Russian Federation* (Moscow, 2009), ConsultantPlus.

This reflects the purpose of a shipping agency agreement, which V.A. Vaypan defines as the representation of the principal's interests before third parties, whereas the representative obligation in freight forwarding is ancillary in character.⁷ By contrast, the purpose of the freight forwarding agreement is to provide services related to the carriage of cargo.⁸

Although neither shipping agents nor freight forwarders operate under an exhaustive list of obligations, the purposes of their activities differ considerably. A freight forwarder provides services connected with carriage and may even act as the carrier. A shipping agent, by contrast, acts as the carrier's representative and does not accept goods for carriage, since that would be inconsistent with its representative role.

The exception is where the agent exceeds its authority and provides services that a court may classify as those of a freight forwarder. The risk of a court reclassifying a shipping agent as a freight forwarder is examined in section 3 of this article.

Russian case law also reflects the view that, unlike a freight forwarder, a representative rarely provides the relevant services itself; its primary role is to bring in clients.⁹

It therefore makes perfect sense that clause 18 of the General Agency Agreement distinguishes between insurance of the agent's liability and insurance of the principal's liability, imposing on the agent an obligation to insure its professional liability for negligent acts or defaults in the performance of its obligations under the agreement, as well as its public liability for harm caused to third parties. The principal, for its part, is required to take out shipowners' liability insurance (P&I).

3. Liability Insurance for Shipping Agents and Freight Forwarders

Under Russian insurance law, a shipping agent cannot directly insure its contractual liability,

owing to the prohibition in Article 932 (1) of the Civil Code. Under that provision, insurance of liability for breach of contract is permitted only in cases expressly provided for by law. Agency activity is not among them, so shipping agents are obliged to build their insurance protection through professional indemnity insurance (Article 931 of the Civil Code).

Yu. B. Fogelson regards the distinction between insurance of liability for causing harm and insurance of contractual liability as one of the gravest problems of Russian insurance law, arising from the fact that contractual liability insurance is unavailable to a wide range of professionals.¹⁰ He notes that professional indemnity insurance should for the most part be governed by Article 932 of the Civil Code (insurance of contractual liability), although in practice Article 929 (property insurance) or Article 931 (insurance of liability for causing harm) is often used in order to avoid the restriction in Article 932 (1).¹¹ Both insurance products are thus, in essence, directed at insuring contractual liability, but owing to statutory restrictions they are implemented through different types of insurance.

Besides the difference in legal characterisation, the content of the insurance products themselves also differs. To analyse them, we may turn to the Professional Indemnity Insurance Rules¹² and the Carriers'/Freight Forwarders' Liability Insurance Rules¹³ of AlfaStrakhovanie JSC.

Although both products provide liability cover, the insured interests differ. Under freight forwarder's liability insurance, the insured interest lies in the insured's proprietary interest in being protected against liability for loss of or damage to property (cargo) arising in the performance of services under a freight forwarding and/or carriage agreement, together with interests

⁷ V.A. Vaypan, "The Legal Nature of the Freight Forwarding Agreement and Problems of Its Application," Law and Economics, No. 6 (2015), ConsultantPlus.

⁸ Ibid.

⁹ Ruling of the Eleventh Commercial Court of Appeal of 28 February 2019 in case No. A65-299/2018.

¹⁰ Yu. B. Fogelson, Insurance Law: Theoretical Foundations and Practice of Application (Moscow, 2012), 434.

¹¹ Fogelson, Insurance Law, 443.

¹² Professional Indemnity Insurance Rules (approved by Order of the Director General of AlfaStrakhovanie JSC No. 609/01 of 25 December 2017).

¹³ Carriers'/Freight Forwarders' Liability Insurance Rules (approved by Order of the Director General of AlfaStrakhovanie JSC No. 90/01 of 31 March 2020).

relating to the salvage of cargo.¹⁴

Professional indemnity insurance, by contrast, covers interests connected with liability for loss or damage caused by an unintentional professional error in the course of the insured activity.¹⁵

The key distinction between the two products is already apparent from the description of their insured interests: whereas freight forwarder's liability insurance is intended to offset the risks of loss of or damage to cargo, professional indemnity insurance covers the risks associated with the provision of substandard services.

This difference stands out more when one analyses how the insured events are framed. Under freight forwarder's liability insurance, the insured event is the insured's obligation to compensate losses resulting from loss of, destruction of or damage to cargo, provided that, depending on the scope of cover, such loss, destruction or damage is caused either by any *fortuitous* event (clause 4.3.1, "all risks") or by specified fortuitous events and perils (clause 4.3.2, "named perils"). In other words, under the rules on freight forwarder's liability insurance, the insured event occurs when an obligation to compensate losses arises. By contrast, under professional indemnity insurance, the insured event requires an unintentional professional error and a causal link between that error and the harm caused.

¹⁶ Accordingly, freight forwarder's liability insurance is taken out against loss of or damage to cargo, whereas professional indemnity insurance is taken out against harm caused by an unintentional error.

This logic can also be traced in the exclusion of cargo-related risks from professional indemnity cover. In particular, the exclusions include liability for harm to property taken by the insured into its management or safekeeping,¹⁷ as well as liability connected with the operation of sea-going and inland-waterway vessels.¹⁸ Taken together, these exclusions make it impossible to cover loss of cargo during carriage by sea, which is the freight forwarder's principal risk, and thereby draw a

line between the two types of insurance under consideration.

The exclusion of the risk of loss of goods from cover is also reflected in the price of the products. The premium rate for professional indemnity cover is around 0.6 per cent of the sum insured,¹⁹ whereas freight forwarder's liability insurance is almost three times as expensive, of the order of 1.5 per cent of the sum insured.²⁰

Freight forwarder's liability insurance is thus directed primarily at covering the risks of loss of or damage to goods. As discussed above, a shipping agent performs representative functions and does not accept goods for carriage, and therefore the cheaper professional indemnity policy is sufficient to cover its liability.

Potential risks may arise where a shipping agent also provides freight forwarding services. Thus, Article 237 (1) of the Merchant Shipping Code includes the forwarding of goods among a shipping agent's functions (although it has been suggested in the literature that this function was included without justification).²¹ In such a case a court may classify the agent's activity as that of a freight forwarder, which creates a gap in insurance cover, since a professional indemnity policy does not include liability for the goods.

4. The Risk of a Court Reclassifying a Shipping Agent as a Freight Forwarder

The problem of distinguishing the statuses of shipping agent and freight forwarder arises in disputes over holding such persons liable for harm caused to goods, or over breaches of the terms of a contract of carriage by sea.

In practice, Russian counterparties (consignors or consignees) see the bringing of a claim against the agent of a foreign shipping line (usually a Russian legal entity) as a simpler way of recovering losses, artificially attributing to the agent the status of a freight forwarder, which does not

¹⁴ Clause 2.1 of the Carriers'/Freight Forwarders' Liability Insurance Rules.

¹⁵ Clause 2.1 of the Professional Indemnity Insurance Rules.

¹⁶ Clauses 3.1.1-3.1.3 of the Professional Indemnity Insurance Rules.

¹⁷ Clause 3.6.31 of the Professional Indemnity Insurance Rules.

¹⁸ Clause 3.6.35.2 of the Professional Indemnity Insurance Rules.

¹⁹ Appendix to the Professional Indemnity Insurance Rules.

²⁰ Appendix to the Carriers'/Freight Forwarders' Liability Insurance Rules.

²¹ Vaypan, "The Legal Nature of the Freight Forwarding Contract."

preclude situations in which agents do genuinely assume the duties of a freight forwarder.

As a general rule, when imposing liability on a freight forwarder, the court must establish the scope of the forwarder's obligations and whether they were improperly performed.²² Identifying the rights and obligations assumed by the parties is particularly important where liability is imposed on a freight forwarder for damage to or loss of cargo, which may arise where the freight forwarder carried out the carriage itself or issued a transport document.²³

Two cases are instructive in this regard, both concerning the status of CMA CGM Rus LLC as shipping agent for the French container carrier CMA CGM S. A. What is particularly noteworthy is that the courts reached opposite conclusions: in the first case²⁴ the status of shipping agent was confirmed, whereas in the second the courts found the relationship that had arisen to be of a mixed character. There is in fact no contradiction here, but let us take things in turn.

In the first case, an agency agreement was concluded between a Russian company (the principal) and CMA CGM Rus LLC (the agent), under which the agent undertook to organise the carriage of cargo in accordance with the terms of the shipowner's bill of lading.

In February and March 2022, CMA CGM S. A. cancelled its scheduled calls at the port of St. Petersburg, where the Russian company's containers were awaiting carriage under the relevant booking, resulting in additional storage charges for the containers.

The Russian company brought a claim against CMA CGM Rus LLC seeking to recover the additional container storage charges it had incurred. In the claimant's view, CMA CGM Rus LLC, as the official representative of the shipping line, had in fact acted as a carrier-freight forwarder and ought to have notified the claimant that the voyages could not be performed.

The courts dismissed the claim, holding that the defendant had acted solely as an agent.

In characterising the defendant's status, the courts had regard to the following features of the relationship that had arisen between the parties. First, the list of services provided by CMA CGM Rus LLC (effecting settlements of charges in favour of the sea carrier and printing bill-of-lading forms) was consistent with agency activity. Secondly, the bills of lading had been signed by the defendant in the name of the sea carrier, and the defendant had therefore assumed no carriage obligations. Thirdly, the booking was confirmed by the carrier, while the defendant merely coordinated the release of the containers and forwarded the shipping line's documents.²⁵

The same approach, namely that a shipping agent cannot be held liable for the carrier's acts, can also be seen in disputes concerning the recovery of losses for loss of or damage to cargo during carriage by sea.²⁶

To illustrate the criteria that, in the courts' view, indicate that an agent is carrying on freight forwarding activity, let us turn to the second case,²⁷ in which an agency agreement concluded between CMA CGM Rus LLC and a Russian party was held to be a mixed contract.

In that dispute, CMA CGM Rus LLC and a Russian party agreed on the delivery of three forty-foot containers from Ningbo, China, to Novosibirsk via Vladivostok. The carriage by sea was performed by the carrier CMA CGM S. A., while the agent engaged a chain of freight forwarders to organise the loading and unloading of the goods between the sea and rail legs.

During transshipment at the Commercial Sea Port of Vladivostok, the goods were damaged, which gave rise to a claim against the agent.

Interpreting the agreement literally, the courts held the agency agreement to be mixed in nature, since it gave the agent the right to engage third parties and made the agent responsible for

²² Resolution of the Plenum of the Supreme Court of the Russian Federation No. 26 of 26 June 2018, "On Certain Issues in the Application of Legislation on the Contract for the Carriage of Goods, Passengers and Baggage by Road and on the Freight Forwarding Contract," para 25.

²³ *Ibid.*

²⁴ Case No. A56-102695/2022.

²⁵ Ruling of the Thirteenth Commercial Court of Appeal No. 13AP-29372/2023 of 25 October 2023 in case No. A56-102695/2022.

²⁶ Ruling of the Commercial Court of the North-Western District No. F07-4167/2020 of 20 May 2020 in case No. A21-8646/2019.

²⁷ Case No. A40-81108/18.

their acts. Since the cargo had been damaged as a result of those third parties' acts, the courts upheld the claimant's claim.²⁸

These conclusions are difficult to dispute, since the agent's representative functions were limited to the carriage by sea and consisted in issuing the carrier's bill of lading. The subsequent engagement of third parties was directed at organising the carriage, rather than at representing the carrier's interests, and therefore falls within the scope of freight forwarding activity.

These cases therefore do not conflict, but rather complement one another. So long as a shipping agent acts strictly within its representative functions, as in the first case, its status is not exposed to the risk of reclassification. That risk arises only where the agent goes beyond the bounds of agency, for example by engaging third parties to organise carriage, as in the second case.

Later case law likewise adheres to the approach of strictly distinguishing agency functions from freight forwarding functions,²⁹ which confirms that the courts have maintained a uniform approach to characterising the status of a shipping agent according to the services it provides.

5. Conclusions

The insurance cover of participants in the logistics market must thus correspond to the services they actually provide. Despite the open-ended list of functions of the agent and the freight forwarder, the activities of these persons pursue different purposes. The purpose of shipping agency is to represent the interests of sea carriers within a defined territory. The purpose of freight forwarding, by contrast, is to organise carriage. The functions performed by market participants must

correspond to the purposes of their activity, so the services performed by a shipping agent cover various matters connected with representing the carrier's interests (commercial and marketing services, the handling of claims, and so on) but do not include organising carriage by sea.

These differences are also expressed in the terms of insurance cover. Freight forwarder's liability insurance is more expensive, since it is directed at settling losses connected with damage to or loss of goods, whereas agents' liability insurance focuses only on unintentional professional errors and wholly excludes the risk of loss of or damage to goods.

At the same time, it is important to bear in mind that the actual performance of freight forwarding functions (engaging third parties, accepting goods for carriage, and so on) may be a ground for a court to reclassify agency activity as freight forwarding and to impose on the person liability for the goods carried.

When choosing an insurance product, a person should therefore be guided by the services it intends to provide in the future. In our view, it would be unwarranted for an agent to purchase the more expensive freight forwarder's liability cover merely out of concern that a court might reclassify its activities, since current case law follows a consistent approach, determining a person's status by reference to the services it actually provides. In light of the reform of the Freight Forwarding Act, correctly assessing the nature of one's activity is important not only because of potential liability for losses, but also from a public-law perspective, since freight forwarders are now subject to substantial obligations relating to security and control over the cargo carried. ■

²⁸ Ruling of the Ninth Commercial Court of Appeal No. 09AP-6811/2019-GK of 24 April 2019 in case No. A40-81108/2018.

²⁹ Ruling of the Ninth Commercial Court of Appeal No. 09AP-32407/2024 of 28 November 2024 in case No. A40-26023/2024.



Александр Карташов,

Ведущий юрист АБ КИАП, кандидат юридических наук

Нарушение оговорки о безопасном порте: ответственность фрахтователя и особенности урегулирования страховых требований

В статье рассматриваются вопросы нарушения оговорки о безопасном порте как одного из основных рисков, покрываемых страхованием ответственности фрахтователя. Анализируются критерии безопасного порта, выработанные английской судебной практикой, а также их влияние на признание фрахтователя ответственным за причинение убытков. Особое внимание уделяется особенностям урегулирования страховых случаев, связанных с несоблюдением данной оговорки, порядку действий фрахтователей и страховщиков при получении претензии от судовладельца.

Ключевые слова: безопасный порт; морское страхование; оговорка о безопасном порте; страхование ответственности фрахтователя; страховой риск; страховой случай; тайм-чартер.

1. Введение

С Исторически фигура судовладельца занимала одно из центральных мест в системе морского страхования. Именно для защиты его имущественных интересов создавались и развивались такие страховые покрытия, как страхование корпуса судна (англ. *Hull and Machinery Insurance*), страхование ответственности судовладельца (англ. *Protection and Indemnity Insurance*).

Однако в настоящее время структура морских перевозок претерпевает изменения:

коммерческие и эксплуатационные функции все чаще лежат на фрахтователе. Он определяет маршруты перевозки, выбирает порты захода, координирует грузовые операции. Из-за этого неминуемо возрастает объем его потенциальной ответственности. Это обусловило формирование специального вида страхования – страхования ответственности фрахтователя (англ. *Charterers' Liability Insurance*). Одним из основных рисков, покрываемых им, является ответственность за нарушение оговорки о безопасном порте (англ. *safe port warranty*). Данное обязательство

возникает в рамках договора фрахтования и представляет собой один из механизмов распределения рисков между судовладельцем и фрахтователем. Между тем в современной практике нарушение оговорки о безопасном порте не ограничивается анализом только вопросов договорной ответственности фрахтователя. Оно непосредственным образом затрагивает страховщика его ответственности.

2. Оговорка о безопасном порте как условие договоров фрахтования

Обязанность фрахтователя направлять судно исключительно в безопасные порты является традиционным условием тайм-чартера. Например, в проформе NYPE 2015 установлено, что судно должно использоваться в том числе между безопасными портами [clause 1 (b)]¹. Такая обязанность объясняется тем, что судно находится в коммерческом управлении фрахтователя, поэтому именно он должен нести риски возникновения убытков из-за ошибочного выбора порта.

Вопросу определения, является ли порт безопасным, посвящена обширная практика английских судов. Она подверглась анализу и систематизации в достаточном количестве иностранных публикаций в сфере морского права и страхования², а также в нескольких русскоязычных работах³. Обобщая их содержание, выделим основные критерии, на которые можно ориентироваться при определении порта в качестве безопасного.

Базовым прецедентом, в котором заложен «тест» безопасного порта, является дело *The Eastern City*. Согласно ему порт не будет считаться

безопасным, если «в соответствующий период времени конкретное судно не может подойти к нему, использовать его и покинуть его без того, чтобы – при отсутствии каких-либо чрезвычайных (аномальных) обстоятельств – подвергаться опасности, которой нельзя избежать посредством надлежащей навигации и хорошей морской практики»⁴. Как отмечал А. Г. Калпин, в данном деле подчеркивается относительный характер понятия «безопасный порт»⁵. Он заключается в том, что проверка, является ли порт безопасным, должна производиться для каждого судна отдельно, исходя из его технических характеристик, физических и навигационно-технических особенностей порта, погодной обстановки и т.п.

В дальнейшем английские суды развивали критерии отнесения порта к безопасному, последовательно дополняя уже сформулированные правила. В частности, в деле *The Evia (No. 2)*⁶ было установлено, что оценка безопасности порта должна производиться на основании информации и обстоятельств, известных или предвидимых, в момент направления судна (англ. *prospectively safe port*)⁷.

Особый интерес представляют политические факторы отнесения порта к небезопасному, например риски нападения, насильственного задержания. В деле *The Saga Cob* суд подчеркнул необходимость разграничивать (а) опасности, которые присущи самому порту, (б) чрезвычайные обстоятельства, которые могут возникнуть вне зависимости от обычных характеристик порта⁸. К примеру, если

¹ Проформа NYPE 2015. URL: https://shipsforsale.su/pro_forma_documents/time_charters/dry_cargo_vessels/151/ (дата обращения: 10.06.2026).

² См., например: Girvin S. The Safe Port in Maritime Law: Decade of Certainty or Muddier Waters? // Social Science Research Network. 2017. URL: https://law.nus.edu.sg/wp-content/uploads/2020/04/019_2017_Stephen-Girvin-CML.pdf (дата обращения: 10.06.2026); Baatz Y. (Ed.). Maritime Law [3rd ed.]. Informa Law from Routledge, 2014. P. 138–141.

³ См., например: Калпин А. Г. Безопасные порты и причалы погрузки или выгрузки в договоре фрахтования морских судов // Право. Журнал Высшей школы экономики. 2010. № 2. С. 47–56; Макаров Р. Система договоров, опосредующих перевозку грузов морем. Часть III. Фрахтование судов на время с экипажем. URL: https://zakon.ru/blog/2021/11/09/sistema_dogovorov_oposreduyuschih_perevozku_gruzov_morem_chast_iii_frahtovanie_sudov_na_vremya_s_eki (дата обращения: 10.06.2026).

⁴ Leeds Shipping Co Ltd v Société Française Bunge (The Eastern City) [1958] 2 Lloyd's Rep 127.

⁵ Калпин А. Г. Указ. Соч. С. 48.

⁶ Kodros Shipping Corp v Empresa Cubana De Fletes (The Evia No 2) [1982] 2 Lloyd's Rep 307.

⁷ Yim C.W.B. Safe Port Promise By Charterers: Rethinking Outstanding Complications // Australian and New Zealand Maritime Law Journal. 2016. Vol. 30. No. 2. P. 4. URL: <https://classic.austlii.edu.au/au/journals/ANZMarLawJL/2016/15.pdf> (дата обращения: 10.06.2026).

⁸ Baatz Y. (Ed.). Op. cit. P. 138–141.

порт длительное время стабилен с точки зрения политических факторов, а разумный судовладелец/фрахтователь в обычных обстоятельствах готов направить туда судно, то такой порт считается безопасным⁹.

Данное правило приобретает существенное значение в условиях современной нестабильной геополитической обстановки, где наряду с политическими актуализируются террористические и военные риски. Как правило, гибель или повреждение судна вследствие указанных обстоятельств покрывается страхованием корпуса судна или страхованием военных рисков. В договоры фрахтования обычно включаются специальные оговорки, которые наделяют судовладельца правом отказаться следовать в особо опасные районы плавания или порты, а в случае направления – возможностью получения от фрахтователя дополнительной премии за военные риски. Соответственно, фрахтователь по умолчанию не является ответственным за повреждение или гибель судна, такие риски базово остаются на судовладельце и его страховщике. Между тем если обстоятельства свидетельствуют о том, что небезопасность была предсказуемой, а не носила чрезвычайного характера, судовладелец возражал против захода в такой порт, то в таком случае возмещение убытков может быть возложено на фрахтователя. Таким образом, определение характеристик порта при политических и военных рисках имеет значение не только для установления ответственности фрахтователя, но и для определения того, на какого страховщика должен быть возложен соответствующий риск.

Сформулированные английскими судами подходы представляют интерес и для российского права, поскольку обязанность назначения безопасного порта закреплена и в Кодексе торгового мореплавания (КТМ РФ)¹⁰. Он закрепляет обязанность фрахтователя указать безопасный

порт погрузки (п. 1 ст. 126). Однако понятие безопасного порта погрузки в тексте закона отсутствует. В практике арбитражных судов мы также не нашли какого-либо детального толкования данной нормы. Примечательно, что одновременно КТМ РФ устанавливает, что безопасным должно быть и место погрузки груза (п. 1 ст. 127). При этом законодатель в отличие от ст. 126 КТМ РФ дополнительно определил, что под безопасным местом погрузки следует понимать такое место, которое судно может достичь без опасностей, в котором может находиться, оставаясь на плаву, и из которого может выйти с грузом.

Попытки выработать требования, предъявляемые к безопасному порту, предпринимались в доктрине. Г. Г. Иванов, анализируя содержание ст. 126 КТМ РФ, раскрыл понятие «безопасный порт» через характеристики, сформулированные в деле *The Eastern City*¹¹. А. Г. Калпин, автор комментария к рассматриваемой статье КТМ РФ, допустил возможность отнесения порта к безопасному через навигационные (защита от штормов, порывов ветра, наличие навигационного оборудования и т. д.), санитарные (отсутствие эпидемий) и политико-правовые (отсутствие войн, забастовок, возможных политических преследований экипажа, ареста судна) требования¹². Полагаем, что отсутствие нормативного определения безопасного порта позволяет судам при рассмотрении споров более гибко подойти к оценке фактических обстоятельств выбора порта, его квалификации в качестве безопасного, а также принять во внимание доктринальные наработки.

3. Нарушение оговорки о безопасном порте как страховой риск и особенности урегулирования требований

Особенностью нарушения оговорки о безопасном порте как страхового риска является его производный характер по отношению к договорной ответственности

⁹ Girvin S. Op cit. P. 16.

¹⁰ Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации от 30.04.1999 № 81-ФЗ (ред. от 31.07.2025) // Собрание законодательства РФ. 03.05.1999. № 18. Ст. 2207

¹¹ Иванов Г. Г. Правовое регулирование морского судоходства в Российской Федерации. 2-е изд., перераб. и доп. М.: Морские вести России, 2009. 496 с. Доступ из СПС «Консультант Плюс».

¹² Комментарий к Кодексу торгового мореплавания Российской Федерации (постатейный)/И. И. Барина, Л. М. Егоров, Г. Г. Иванов и др.; под ред. Г. Г. Иванова. М.: Спарк, 2000. 734 с. Доступ из СПС «Консультант Плюс».

фрахователя. В отличие от страхования имущества, при котором страховой интерес связан непосредственно с сохранностью определенного объекта, в страховании ответственности фрахователя объектом защиты выступает риск возникновения обязанности возместить убытки третьему лицу – судовладельцу. Соответственно, сам по себе факт направления судна в потенциально небезопасный порт не образует страхового случая. Правовое значение приобретает ситуация, когда такое действие повлекло возникновение гражданско-правовой ответственности фрахователя и имущественных требований к нему.

В отличие от ответственности, которая возникает ввиду повреждения груза или загрязнения окружающей среды, данный риск обусловлен исключительно отношениями между сторонами договора фрахтования. Именно поэтому при его оценке страховщик вынужден анализировать не только обстоятельства инцидента, но и содержание чартер-партии, распределение обязанностей между сторонами и условия назначения порта.

Для страхователя (фрахтователя) ключевой задачей является демонстрация того, что выбор порта соответствовал стандарту разумного поведения, учитывая доступную информацию, например, о навигационных или политических рисках. В этой связи при наступлении убытка ему целесообразно сформировать доказательственную базу, включающую сведения о состоянии порта на момент направления в него судна, навигационные предупреждения, публично доступные отчеты о рисках, а также подтверждение того, что порт считался пригодным для осуществления обычной коммерческой эксплуатации судов. Такая стратегия позволяет снизить риск квалификации судовладельцем (или его страховщиком) действий фрахователя как нарушения оговорки о безопасном порте и, соответственно, уменьшить вероятность наступления страхового спора.

Позиции страховщика ответственности фрахователя видятся изначально менее благоприятными. Это объясняется тем, что страхователь может, к примеру, согласиться на добровольную выплату судовладельцу убытков, вызванных выбором небезопасного порта, и впоследствии обратиться к страховой

компании за получением возмещения. Однако, несмотря на действие принципа добросовестности и общего правила поведения страхователя так, как если бы риск не был застрахован, на практике возможны ситуации злоупотребления данным подходом. Как следствие, типовым условием полисов и правил страхования ответственности является оговорка об обязательном согласовании со страховщиком действий страхователей по урегулированию претензий, заявленных судовладельцем. В случае несоблюдения приведенной оговорки страховая компания вправе ссылаться на нарушение обязанностей по договору страхования как на основание для отказа в выплате возмещения.

При рассмотрении вопроса наступления страхового случая ключевым является анализ действий фрахователя при номинации порта. Для страховщика это означает необходимость оценки тех сведений и обстоятельств, которые были известны или могли быть известны фрахователю при направлении судна в соответствующий порт. Подобный подход коррелирует с требованием, сформулированным в деле *The Evia* (No. 2), где безопасность порта оценивается, исходя из обстоятельств, известных или разумно предвидимых в момент выбора порта. При поступлении от фрахователя уведомления о наступлении страхового случая страховщику, помимо проверки факта предъявления требований со стороны судовладельца, необходимо выяснить два взаимосвязанных обстоятельства: (а) мог ли соответствующий порт, с точки зрения разумного фрахователя, рассматриваться как небезопасный и (б) проявил ли фрахователь должную осмотрительность при его выборе.

В процессе урегулирования убытка страховщику следует собрать и оценить доказательства, относящиеся к обстоятельствам номинации порта, в том числе сведения о рисках, которые были доступны фрахователю на соответствующую дату. Например, если судно получило повреждения при выходе из порта либо во время выполнения маневров, страховщику фрахователя желательно как можно быстрее получить судовые журналы, отчеты капитана, лоцманские документы, гидрометеорологические данные, сведения о предыдущих заходах судна в данный порт, навигационные предупреждения.

Кроме того, существенное значение имеет проверка альтернативных сценариев: мог ли фрахтователь разумно выбрать иной порт или отозвать распоряжение при изменении обстоятельств.

Практическая оправданность своевременного формирования доказательственной базы заключается в том, что через продолжительное время после инцидента восстановить объективную картину событий будет значительно сложнее или вовсе невозможно. При этом именно на основании таких данных впоследствии решается вопрос о том, являлась ли опасность обычной характеристикой порта или представляла собой чрезвычайное обстоятельство. Такой подход позволяет минимизировать риск ошибочного признания заявленного требования страховым случаем, а также разграничить договорную ответственность фрахтователя и риски, исключенные из страхового покрытия.

4. Заключение

Проведенный анализ показывает, что для целей страхования ответственности фрахтователя первоочередное значение имеет не факт повреждения судна или возникновения

убытков, а правовая квалификация действий фрахтователя при выборе порта, в том числе с точки зрения соблюдения стандарта разумной осмотрительности на момент его назначения. Практика английских судов сформировала систему критериев оценки безопасности порта. Они имеют значение как для разрешения споров между судовладельцем и фрахтователем, так и для урегулирования требований в рамках страхования ответственности фрахтователя.

В этой связи особую роль приобретает формирование доказательственной базы, подтверждающей обстоятельства номинации порта. В частности, страховщику целесообразно проанализировать информацию, доступную фрахтователю на момент выбора порта, включая навигационные предупреждения, метеорологические данные, публичные отчеты о рисках и сведения о коммерческой эксплуатации порта. Существенное значение имеет также оперативное получение первичных документов, отражающих фактические обстоятельства инцидента. Такой подход позволяет корректно оценить, являлся ли риск объективно присутствующим порту или был связан с конкретными действиями фрахтователя, и тем самым определить, относится ли заявленное требование к числу покрываемых страхованием рисков. ■



Alexander Kartashov,

Senior Associate, KIAP Attorneys at Law; PhD in Law

Breach of the Safe Port Warranty: Charterers' Liability and the Handling of Insurance Claims

This article examines breach of the safe port warranty as one of the principal risks covered by charterers' liability insurance. It analyses the safe port criteria developed under English case law, and their impact on a charterer's liability in damages. Attention is paid to the handling of insurance claims arising from breach of the safe port warranty, and to the steps to be taken by charterers and their insurers upon receipt of a claim from the shipowner.

Keywords: safe port; marine insurance; safe port warranty; charterers' liability insurance; insured risk; insured event; time charter

1. Introduction

Historically, the shipowner stood at the centre of the marine insurance framework. Such forms of cover as hull and machinery (H&M) insurance and protection and indemnity (P&I) insurance were developed primarily to protect shipowners' interests.

However, the structure of maritime trade is changing, commercial and operational functions increasingly rest with the charterer. The charterer determines shipping routes, selects ports of call, and coordinates cargo operations. As a consequence, the charterer's potential liability has inevitable increased. This has led to the emerged of a distinct form of insurance—charterer's liability insurance. One of the principal risks covered under this policy is the charterer's liability for breach of

the safe port warranty. The warranty derives from the charterparty and operates as a mechanism for allocating risk between the shipowner and the charterer. Nevertheless, in contemporary practice, a breach of the safe-port warranty is no longer limited to questions of the charterer's contractual liability. It directly engages the charterer's liability insurer.

2. The Safe Port Warranty as a Term of Charterparties

The charterer's obligation to direct the vessel only to safe ports is a traditional term of charterparties. The NYPE 2015 form, for instance, provides that the vessel is to be employed, inter alia, between safe ports (clause 1 (b)).¹ This obligation justified by the fact that the charterer

¹ NYPE 2015 Time Charter Form, accessed 10 June 2026, https://shipsforsale.su/pro_forma_documents/time_charters/dry_cargo_vessels/151/.

has commercial control over the vessel's employment, therefore, the risk of loss caused by nominating the wrong port should rest with the charterer.

The determination of whether a port is safe has been the subject of extensive consideration by the English courts. It has been analysed and systematised in a considerable number of foreign publications on maritime law and insurance,² as well as in several Russian-language studies.³ Drawing upon these sources, the principal criteria for assessing whether a port may be considered safe can be summarised as follows.

The leading case in which the safe-port test was established is *The Eastern City*. Under that test, a port cannot be considered safe unless, "in the relevant period of time, the particular ship can reach it, use it and return from it without, in the absence of some abnormal occurrence, being exposed to danger which cannot be avoided by good navigation and seamanship."⁴ As A. G. Kalpin observed, the case underlines the relative nature of the concept of a safe port.⁵ This means that the assessment of whether a port is safe must be carried out in relation to each individual vessel, taking into account her technical characteristics, the physical and navigational features of the port, the prevailing weather conditions, and other relevant factors.

The English courts subsequently refined the criteria for determining port safety, gradually developing the principles already established. In *The Evia (No 2)*,⁶ in particular, it was established that the safety of a port shall be assessed prospectively, on the basis of the information and

circumstances known, or reasonably foreseeable, at the time the vessel is ordered to proceed there.⁷

Of particular interest are the political factors capable of rendering a port unsafe, such as the risk of attack or of forcible detention of the vessel. In *The Saga Cob*, the court emphasised the need to distinguish between (a) dangers inherent in the port itself and (b) abnormal occurrences which may arise independently of the port's usual characteristics.⁸ Thus, where a port has long been politically stable, and a reasonable shipowner or charterer would in ordinary circumstances be prepared to send a vessel there, the port is treated as safe.⁹

This rule takes on particular significance in the context of today's unstable geopolitical environment, where terrorist and war risks arise alongside political risks. As a general rule, loss of or damage to the vessel resulting from such perils is covered by hull and machinery insurance or war risks insurance. Charterparties commonly contain specific clauses entitling the shipowner to refuse to proceed to particularly dangerous areas or ports and, where the vessel is nevertheless ordered to proceed there, to recover an additional war risks premium from the charterer. Accordingly, the charterer is not, as a matter of default, liable for loss of or damage to the vessel, as such risks ordinarily remain with the shipowner and its insurer. However, where the circumstances demonstrate that the unsafety of the port was foreseeable rather than attributable to an abnormal occurrence, and the shipowner objected to calling at the port, liability for the resulting losses may be imposed on the charterer. The characterisation

² See, e. g., Stephen Girvin, "The Safe Port in Maritime Law: Decade of Certainty or Muddier Waters?" [CML Working Paper, National University of Singapore, 2017], accessed 10 June 2026, https://law.nus.edu.sg/wp-content/uploads/2020/04/019_2017_Stephen-Girvin-CML.pdf; Yvonne Baatz, ed., *Maritime Law*, 3rd ed. (Abingdon: Informa Law from Routledge, 2014), 138-41.

³ See, e. g., A. G. Kalpin, "Safe Ports and Berths of Loading or Discharge in Contracts for the Chartering of Sea-Going Vessels" [in Russian], *Law: Journal of the Higher School of Economics*, no. 2 (2010): 47-56; R. Makarov, "The System of Contracts Governing the Carriage of Goods by Sea, Part III: Time Chartering of Vessels with Crew" [in Russian], *Zakon. ru*, 9 November 2021, accessed 10 June 2026, https://zakon.ru/blog/2021/11/09/sistema_dogovorov_oposreduyuschih_perevozku_gruzov_morem_chast_iii_frahtovanie_sudov_na_vremya_s_eki.

⁴ *Leeds Shipping Co Ltd v Société Française Bunge (The Eastern City)* [1958] 2 Lloyd's Rep 127.

⁵ Kalpin, "Safe Ports and Berths," 48.

⁶ *Kodros Shipping Corp v Empresa Cubana de Fletes (The Evia) (No 2)* [1982] 2 Lloyd's Rep 307.

⁷ C. W. B. Yim, "Safe Port Promise by Charterers: Rethinking Outstanding Complications," *Australian and New Zealand Maritime Law Journal* 30, no. 2 (2016): 4, accessed 10 June 2026, <https://classic.austlii.edu.au/au/journals/ANZMarLawJL/2016/15.pdf>.

⁸ Baatz, *Maritime Law*, 138-41.

⁹ Girvin, "Safe Port in Maritime Law," 16.

of a port in the context of political and war risks therefore relevant not only for determining the charterer's liability, but also to identifying the insurer ultimately responsible for bearing the relevant risk.

The approaches developed by the English courts are also of particular relevance to Russian law, as the obligation to nominate a safe port is likewise recognised under the Merchant Shipping Code of the Russian Federation (the "MSC RF").¹⁰ The MSC RF obliges the charterer to designate a safe port of loading (art. 126 (1)). However, it does not define what constitutes a safe port, nor have the Russian commercial courts provided any detailed judicial interpretation of this provision. Notably, the MSC RF at the same time requires the place of loading to be safe (art. 127 (1)). Furthermore, unlike art. 126, the legislator additionally defined a safe place of loading as one which the vessel can reach without danger, where she can remain afloat, and from which she can depart with the cargo.

The requirements that a port must satisfy in order to be regarded as safe have also been examined in the academic literature. G. G. Ivanov, analysing art. 126 of the MSC RF, interpreted the concept of a safe port by reference to the criteria formulated in *The Eastern City*.¹¹ A. G. Kalpin, the author of the commentary on that article of the MSC RF, suggested that a port may be assessed as safe by reference to navigational (shelter from storms and gusts of wind, the availability of navigational equipment, and so forth), sanitary (the absence of epidemics), political and legal requirements (the absence of war, strikes, potential political persecution of the crew, or arrest of the vessel).¹² In our view, the absence of a statutory definition of a safe port affords the courts greater flexibility in assessing both the factual circumstances surrounding the nomination of the port and whether it should properly be characterised as safe, and to take account of established groundwork laid in the literature.

3. Breach of the Safe Port Warranty as an Insured Risk and the Handling of Claims

What distinguishes breach of the safe port warranty as an insured risk is its derivative nature, as it arises from the charterer's contractual liability. Unlike property insurance, where the insured interest lies in the preservation of a specific asset, in charterers' liability insurance the subject of protection is the risk of incurring an obligation to compensate a third party—the shipowner. Accordingly, the mere nomination of a potentially unsafe port does not, in itself, constitute an insured event. It acquires legal significance only where it gives rise to the charterer's civil liability and results in a financial claim against the charterer.

Unlike liability arising from cargo damage or environmental pollution, this risk is rooted exclusively in the contractual relationship between the parties to the charterparty. Consequently, when assessing such a claim, the insurer is required to analyse not only the circumstances of the casualty but also the terms of the charterparty, the allocation of obligations between the parties, and the circumstances in which the port was nominated.

For the assured's (the charterer's) primary task is to demonstrate that the nomination of port met the standard of reasonable prudence in the light of the information available, including information concerning, for instance, navigational or political risks. Upon the occurrence of a loss, the charterer is therefore well advised to assemble an evidential record comprising information on the state of the port at the time the vessel was ordered to proceed there, navigational warnings, publicly available risk reports, and confirmation that the port was regarded as fit for the ordinary commercial employment of vessels. Such a strategy reduces the risk of the shipowner (or its insurer) characterising the charterer's conduct as a breach of the safe port warranty and, by extension, reduces the likelihood of a coverage dispute.

¹⁰ Merchant Shipping Code of the Russian Federation, Federal Law No. 81-FZ of 30 April 1999 (as amended on 31 July 2025) [in Russian], Collected Legislation of the Russian Federation, 3 May 1999, no. 18, item 2207.

¹¹ G. G. Ivanov, Legal Regulation of Merchant Shipping in the Russian Federation [in Russian], 2nd rev. ed. (Moscow: Morskoe Vestnik Rossii, 2009), accessed via the ConsultantPlus legal database.

¹² I. I. Barinova et al., Commentary on the Merchant Shipping Code of the Russian Federation [Article-by-Article] [in Russian], ed. G. G. Ivanov (Moscow: Spark, 2000), accessed via the ConsultantPlus legal database.

From the outset, the charterer is in a less favourable position. This is because the assured might, for example, agree voluntarily to compensate the shipowner for losses caused by the nomination of an unsafe port and subsequently seek an indemnity from the insurer. However, although the principle of good faith and the general rule that the assured must conduct itself as a prudent uninsured continue to apply, this approach may be abused in practice. Accordingly, liability insurance policies and their terms commonly require the assured to obtain the insurer's prior consent before taking any steps to settle claims brought by the shipowner. Where that clause is not complied with, the insurer is entitled to rely on the assured's breach of the contract of insurance as a ground for declining to pay the indemnity.

In determining whether an insured event has occurred, the central question is whether the charterer acted reasonably when nominating the port. For the insurer, this means assessing the information and circumstances that were known, or ought reasonably to have been known, to the charterer when the vessel was ordered to proceed to the port in question. That approach is consistent with the requirement laid down in *The Evia (No 2)*, under which the safety of a port is judged by reference to the circumstances known, or reasonably foreseeable, at the moment the port is nominated. On receiving the charterer's notice of an insured event, the insurer must, in addition to verifying that a claim has in fact been advanced by the shipowner, determine two interrelated matters: (a) whether the port could, from the perspective of a reasonable charterer, have been regarded as unsafe; and (b) whether the charterer exercised due diligence in nominating it.

In the course of adjusting the loss, the insurer should gather and evaluate the evidence bearing on the circumstances of the nomination, including the risk information available to the charterer at the material time. Where, for example, the vessel sustained damage on leaving the port or while manoeuvring, the charterer's insurer should seek to obtain, as promptly as possible, the ship's logs, the master's reports, pilotage records, hydrometeorological data, particulars of the vessel's previous calls at the port, and any navigational warnings.

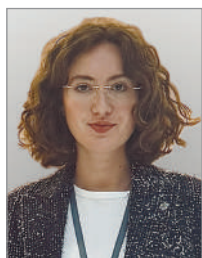
Consideration of alternative scenarios is equally material: could the charterer reasonably have chosen a different port, or withdrawn the order once circumstances changed.

The practical justification for promptly compiling the evidential record is that, as time passes after the incident, reconstructing an objective picture of events becomes far more difficult, if not impossible. It is on the basis of that evidence that it is ultimately determined whether the danger was an inherent characteristic of the port or the result of an abnormal occurrence. This approach reduces the risk of a claim being incorrectly treated as an insured event and helps distinguish the charterer's contractual liability from risks excluded from insurance cover.

4. Conclusion

The foregoing analysis shows that, for the purposes of charterers' liability insurance, what matters first and foremost is not the fact of damage to the vessel or the occurrence of loss, but the legal characterisation of the charterer's conduct in nominating the port, including whether the standard of reasonable diligence was met at the time of nomination. English case law has established a settled framework of criteria for assessing the safety of a port. This framework is relevant both to the resolution of disputes between shipowner and charterer and to the handling of claims under charterers' liability insurance.

Against that background, the prompt compilation of an evidential record substantiating the circumstances of the nomination assumes particular importance. In particular, the insurer should analyse the information available to the charterer at the time the port was nominated, including navigational warnings, meteorological data, public risk reports, and information on the port's operational status. Equally important is the prompt collection of the primary documents recording the factual circumstances of the incident. This approach makes it possible to assess correctly whether the risk was inherent in the port itself or was attributable to the charterer's specific conduct, and thus to determine whether the claim falls within the scope of the insurance cover. ■



Елизавета Богданова,
МГИМО МИД России

Оговорка sue & labour в договоре морского страхования: баланс интересов при распределении риска

Статья посвящена оговорке sue & labour в договоре морского страхования. Через призму исторической эволюции и современной практики анализируется баланс интересов сторон в рамках действия оговорки. Автор проводит сравнительно-правовое исследование и демонстрирует разнообразие подходов к возмещению убытков в соответствии с оговоркой sue & labour.

Ключевые слова и словосочетания: sue & labour, оговорка о предотвращении и уменьшении убытков, митигация убытков, морское страхование, страховой полис.

Введение

В практике морского страхования распространены различные оговорки, особое место среди которых занимает оговорка sue & labour. Оговорка обязывает страховщика компенсировать не только непосредственный ущерб от страхового случая, но и расходы страхователя на предотвращение или уменьшение ущерба. Логика оговорки исходит из того, что интерес страховщика заключается в уменьшении компенсации. Если действия страхователя привели к тому, что размер ущерба, подлежащего возмещению, уменьшился или ущерб вовсе не наступил, то это идет на пользу страховщику и, следовательно, страхователя нужно вознаградить. Но если ущерб от страхового случая фактически не наступил, тогда за что должен платить стра-

ховщик? И разве страхователь сам не заинтересован в том, чтобы его ущерб был насколько возможно меньшим? Рассмотрим эту проблему баланса интересов страховщика и страхователя, разобравшись в сути оговорки.

Понятие и сущность оговорки

Примечательно, что оригинальное английское название sue & labour не содержит прямой смысловой отсылки на предотвращение и уменьшение убытков. «Sue» восходит к англо-французскому «suer», что означает продолжать, сохранять (в современном французском «suivre» – соблюдать, следовать, преследовать в судебном порядке). Семантика слова «labour»¹ подчеркивает трудность осуществления путешествия по морю и необходимость

¹ Keith M. Sue and labour – a traditional doctrine keeping up with the times. URL: <https://www.maritime-risk-intl.com/insurance-and-finance/insurance/sue-and-labour--a-traditional-doctrine-keeping-up-with-the-times-125619.htm> (дата обращения: 11.06.2026).

принятия специальных мер, часто требующих тяжелого физического труда. Изначальные тексты страховых полисов, как правило, содержали оговорку в редакции «to sue, labour and travel for», где английское «travel», вероятно, являлось интерпретацией французского слова «travail», аналогичного английскому «labour». Так или иначе, буквальное значение sue & labour едва ли отражает заложенную в нем обязанность митигации убытков.

В современном понимании оговорка sue & labour представляет собой механизм возмещения чрезвычайных расходов, возникших вследствие предотвращения или минимизации любых потерь, причиняемых застрахованному объекту в результате наступления страхового случая. В основе оговорки лежит идея о том, что страхователь при наступлении страхового случая не должен безучастно ожидать гибели застрахованного имущества², а наоборот, должен принимать меры, направленные на предотвращение такой гибели.

История развития института

Возникновение оговорки sue & labour обусловлено тем, что в давние времена морская перевозка грузов была достаточно продолжительной, а сообщение между портами осуществлялось медленно и весьма ненадежно. Поэтому стороны договора страхования предпочитали договариваться, что страхователь, часто самостоятельно сопровождавший страхуемый им груз, использовал все доступные ему средства для защиты застрахованного имущества. На страхователя возлагалось бремя несения расходов, впоследствии покрываемых страховой компанией. Страхователь должен был предпринимать такие действия по спасению груза, какие благоразумный незастрахованный владелец предпринял бы по отношению к своему имуществу.

Исторически существовало две модели оговорки: голландско-итальянская модель, включавшая право страхователя восстанавливать, ремонтировать и сохранять груз, и испано-французская модель, содержащая право страхователя продать груз во избежание страховых убытков. Один из самых ранних вариантов французской модели оговорки приводится во французском страховом полисе середины XVI века в следующей формулировке: «И мы предоставляем ему [страхователю] достаточно полномочий, чтобы помогать и отдавать приказы для спасения кораблей и грузов, а также чтобы продавать их, если того потребуют обстоятельства, без обязательного уведомления и без лицензии. Мы в свою очередь обязуемся оплатить все сборы и издержки, которые возникнут при транспортировке».³

Что касается английской модели sue & labour, то первое упоминание оговорки предположительно восходит к страховому полису судна TIGER 1613 г.,⁴ который предусматривал порядок покрытия расходов на перевозку товаров на борту судна из Лондона в порты Средиземноморья. Текст оговорки в стандарте страховых полисов на морскую перевозку и грузы комитета Lloyd 1779 г. гласит: «И в случае наступления убытков или иного несчастия, признается законным предъявление страхователями, факторами, обслуживающим персоналом и правопреемниками исков, а также приложение ими усилий или передвижение в целях защиты, охраны и восстановления указанных товаров или любой их части без ущерба для настоящего страхования; действия страхователя или страховщика по восстановлению, спасанию и сохранению застрахованного имущества в случае стихийного бедствия также не могут признаваться отказом от права или принятием абандона; расходы, вызванные такими действиями, покрываются страховой компанией соответственно величине страховой суммы, указанной в документе...».⁵

² Arnould on Law of Marine Insurance and Average, 21st ed. Sweet & Maxwell, 2024. Para 25-01.

³ Rossi G. Insurance in Elizabethan England: The London Code, Cambridge University Press, 2016. P. 309.

⁴ Winter W. Marine Insurance: Its Principles and Practice. McGraw-Hill Book Co Inc, 1952. P. 195

⁵ Lloyd's S G Policy, enacted as the First Schedule to the Marine Insurance Act 1906, 6 Ed VII, c 41 (MIA 1906, Закон о морском страховании 1906 г.).

Отсюда следует, что принятие мер по предотвращению угрозы убытков или их уменьшению изначально имело рекомендательный характер, то есть английская страховая практика воспринимала митигацию как право, а не обязанность страхователя. Позднее в тексте Закона о морском страховании 1906 г. принятие подобных усилий трансформировалось в обязанность.

Современное значение оговорки раскрывается в п. 4 ст. 78 британского Закона о морском страховании 1906 г., предусматривающем обязанность страхователя «во всех случаях принимать разумные меры для целей предотвращения или уменьшения убытков». Если страховой полис содержит оговорку *sue & labour*, то обязанность по выплате компенсации из этой оговорки считается дополнительной к оговоренному страховому покрытию.⁶ Страхователь может потребовать от страховщика возмещения любых понесенных расходов, покрываемых договором страхования, несмотря на то, что страховщик уже возместил сумму ущерба или что застрахованное имущество исключено из страхового покрытия полностью или частично.⁷

Обязанность покрытия расходов раскрывается в Оговорках института лондонских страховщиков о страховании грузов (Institute Cargo Clauses). Пункт 16 «Уменьшение убытков» устанавливает, что страхователь и его агенты обязаны предпринимать целесообразные меры по предотвращению или уменьшению убытков, при этом гарантируя соблюдение прав перевозчика или третьей стороны, ответственной за хранение груза.⁸ Условие о гарантиях третьей стороне также именуется «оговоркой ответственного хранителя» или «условием об ответственности страховщика за убытки, произошедшие во время хранения товара на складе» (*bailee clause*).⁹ Цель этого условия – обеспечить переход страховщику прав

в отношении третьих лиц в порядке суброгации, в том числе и в отношении затрат, понесенных на уменьшение ущерба. Кроме того, условие *sue & labour* содержится в п. 13 оговорок института лондонских страховщиков о страховании КАСКО судов (Institute Time Clauses Hulls).¹⁰ Условие напрямую закрепляет обязанность страхователя принимать разумные меры, направленные на уменьшение убытков.¹¹

Типовой текст оговорки *sue & labour* приведен также в принятых ЮНКТАД модельных оговорках в договорах страхования водного транспорта и страхования грузоперевозок. Предложенный ЮНКТАД текст оговорки предусматривает обязанность страховщика в случае потери или повреждения судна в результате наступления страхового случая, а также при возникновении угрозы такой потери или повреждения, возместить страхователю разумно понесенные расходы.¹² Правила ЮНКТАД четко определяют, что данная оговорка не применима к покрытию расходов по общей аварии и спасанию судна.

Обязанности и ответственность страхователя в соответствии с оговоркой

Каков круг субъектов, на которых распространяется обязанность по митигации убытков? В тексте статьи 78 Закона о морском страховании 1906 г. такая обязанность возлагается на страхователя и его агентов. При этом оговорки института лондонских страховщиков о страховании КАСКО судов (Institute Time Clauses Hulls, п. 13.2) и оговорки института лондонских страховщиков о страховании грузов (Institute Cargo Clauses) содержат, помимо страхователя и агентов, ссылку на «servants».¹³ Данное дополнение

⁶ Kuwait Airways Corp v Kuwait Insurance Co SAK [1999] 1 Lloyd's Rep 803.

⁷ Ibid, s 78(1).

⁸ Institute Cargo Clauses 2009, URL: <https://www.if-insurance.com/globalassets/industrial/files/marine-cargo/institute-clauses/institute-cargo-clauses-c-2009.pdf>. [дата обращения: 22.05.2026].

⁹ Arnould on Law of Marine Insurance, para 25-06

¹⁰ См., например, Sompo Japan Insurance Inc, Hull Insurance Clause Book, v.12, URL: https://www.sompo-japan.co.jp/-/media/SJNK/files/hinsurance/webyakkan/senpakuhoken2504_yakkan_forEnglish.pdf?la=ja-JP [дата обращения: 12.06.2026].

¹¹ Arnould on Law of Marine Insurance, para 25-04..

¹² UNCTAD Model Clauses on Marine Hull and Cargo Insurance, 1989, URL: https://unctad.org/system/files/official-document/c4isl50rev.1_en.pdf [дата обращения: 12.06.2026].

¹³ Institute Time Clauses – Hulls. 1983-CL. 280, URL: <https://datapolis.id/wp-content/uploads/2018/07/Institute-Time-Clauses-%E2%80%93-Hulls-%E2%80%93-1-10-83-%E2%80%93-CL.-280.pdf> [дата обращения: 22.05.2026].

предполагает, что капитан судна и экипаж также подпадают под действие оговорки.

Вопрос о том, распространяется ли обязанность минимизации убытков на экипаж, поднимался в деле *The Gold Sky*,¹⁴ где речь шла о том, что спасателям умышленно не предоставляли доступ к тонущему кораблю. Суд постановил, что слово «агенты» следует толковать ограничительно, без учета экипажа в случаях, когда судовладелец или владелец груза не дали экипажу четких указаний и инструкций в отношении мер, которые необходимо предпринять для уменьшения подлежащих возмещению убытков. Обратная позиция прослеживается в деле *State of Netherlands v Youell*,¹⁵ в котором подтверждается, что текст оговорки предполагает, что судовладелец делегирует обязанности, в том числе по уменьшению убытков, причиненных страховым случаем, своим агентам, к которым относится и капитан судна.

Обязанность предотвращать или уменьшать расходы является исключительной обязанностью страхователя и не может быть уступлена страховщику.¹⁶ Следовательно, в случаях, когда страховщик предпринимает меры по уменьшению убытков, подлежащих покрытию, защищая при этом собственный экономический интерес, он не вправе требовать возмещения этих расходов со страхователя или зачитывать их в счет страховой выплаты.¹⁷

Однако если страхователь не предпринимает разумных мер по минимизации убытков, он не вправе требовать компенсации застрахованных убытков в той части, в которой такие убытки могли бы быть предотвращены или уменьшены в случае приложения страхователем соответствующих усилий. Заявление страховщика о невыполнении страхователем обязанности в рамках *sue & labour* нуждается в доказывании халатности со стороны страхователя или его агентов. Причем халатность оценивается исходя

из поведения, которое ожидалось бы в условиях подобной опасности от благоразумного незастрахованного лица. Так, например, в деле *The Talisman*¹⁸ суд определил, что от страхователя требовалось приложить все разумные усилия, чтобы уберечь судно от затопления или повреждения. Спор возник вокруг того, какие действия надлежало выполнить капитану при обнаружении воды в трюме. Он мог либо перекрыть кингстоны, либо откачивать воду насосами. Капитан избрал последний вариант, однако судно затонуло. Палата лордов постановила, что нельзя предполагать, что среднестатистический компетентный шкипер при тех условиях, которые застали судно, попытается закрыть клапаны. При этом суд указал, что «более осведомленный человек, беспристрастно оценивший ситуацию», мог бы понять, что закрытие клапанов значительно увеличило бы шансы на спасение судна.

Разумность предпринимаемых мер имеет и другой аспект: расходы, понесенные страхователем, должны быть экономически обоснованы. Так, к примеру, страхователь не вправе требовать компенсации расходов на хранение товара после того, как появилась возможность повторной отправки данного товара. Также правопорядок не допускает взыскания расходов на фрахт или ремонт судна, которые обходятся страхователю по цене, выше рыночной. Например, в деле *Lee v Southern Insurance Co*¹⁹ было заявлено требование о возмещении 213 фунтов стерлингов, потраченных на перевозку груза железнодорожными путями вместо изначально запланированной морской перевозки, ставшей невозможной вследствие того, что судно село на мель. Страховщик счел, что для осуществления перевозки обращение к железнодорожному перевозчику необязательно, достаточно осуществить ремонт судна и перенаправить на нем товар, что даже с учетом разгрузки (на время ремонта) и погрузки обошлось бы всего в 70 фунтов.

¹⁴ *Astrovlanis Compania Naviera SA v Linard (The Gold Sky)* [1972] 2 Lloyd's Rep 187.

¹⁵ *State of Netherlands v Youell* [1998] 1 Lloyd's Rep 236

¹⁶ Hodges Susan. *Cases and Materials on Marine Insurance*. London: Cavendish Publishing, 1999. P. 768–769

¹⁷ *Crouan v Stanier* [1903] 1 KB 87..

¹⁸ *Stephen v Scottish Boatowners Mutual Insurance Assn (The Talisman)* [1989] 1 Lloyd's Rep 535.

¹⁹ *Lee v Southern Insurance Co* [1870] LR 5 CP 397

Последняя сумма была взыскана со страховщика в счет убытков с учетом *sue & labour*.

Таким образом, в случае, когда страхователь не осуществил разумные действия для уменьшения ущерба, страховщик не покрывает убытки, вызванные непринятием соответствующих мер, что в конечном итоге привело к увеличению причиненного ущерба. Размер страховой выплаты уменьшается в той мере, в какой страховщик доказал усугубление ущерба.

Обязанности и ответственность страховщика в соответствии с оговоркой

Возникает ли у страховщика обязанность возмещения расходов в случаях, когда страхователь приложил усилия по уменьшению убытков в отсутствие прямо выраженной оговорки *sue & labour*? В современной практике морского страхования такие случаи чрезвычайно редки. Однако известно несколько подобных прецедентов.

Так, например, в деле *Emperor Gold Mining Co Ltd v Switzerland General Insurance Co Ltd*²⁰ груз, перевозимый из Сиднея в Фиджи, был застрахован по полису, не содержащему оговорки о предотвращении и уменьшении убытков. Отплыв из Сиднея, судно дало течь и вынуждено было вернуться в порт. Страхователь отправил груз другим судном, потребовав от страховщика возмещения расходов по *sue & labour*. Страховщик отказал в компенсации, сославшись на отсутствие в страховом полисе соответствующей оговорки. Верховный суд постановил, что, несмотря на отсутствие оговорки в тексте полиса, нельзя освобождать страховщика от возмещения затрат, понесенных страхователем для уменьшения ущерба. Такая обязанность проистекает из морского обычая.

В деле *Netherlands Insurance Co Ltd v Karl Ljungberg*²¹ страховщик являлся грузополучателем. Договор страхования содержал оговорку *sue & labour*, а также оговорку ответственного хранителя. Страхователь предъявил требование к перевозчику и в дополнение к этому потребо-

вал от страховщика возмещения судебных расходов в соответствии с оговоркой ответственного хранителя. Страховщик отклонил данное требование, сославшись на то, что готов возместить только расходы, понесенные в рамках выполнения обязанности по *sue & labour*, поскольку это прямо предусмотрено договором, а дополнительные расходы, понесенные на основании оговорки ответственного хранителя, не подлежат возмещению, потому что оговорка не предусматривает обязанность страховщика возмещать расходы, а исключительно обязанность страхователя по уменьшению ущерба. Суд определил, что страхователь вправе взыскать расходы на предотвращение и уменьшение ущерба, а также судебные расходы, понесенные при предъявлении в судебном порядке требований к третьим лицам. В обосновании решения суд указал, что поскольку налагаемое в соответствии с оговоркой ответственного хранителя обязательство страхователя надлежащим образом сохранять и осуществлять права в отношении третьих лиц возложено на страхователя в интересах страховщика, то расходы, понесенные в целях исполнения такого обязательства, должны быть возмещены страховщиком в той мере, в какой они связаны с сохранением и осуществлением прав в отношении имущества, которому в результате страхового случая был причинен ущерб.

Из указанных дел следует вывод, что когда страхователь в отсутствие соответствующей оговорки выполняет обязанность по *sue & labour* или надлежащим образом осуществляет права в отношении третьих лиц, что по общему правилу отвечает интересам страховщика, последнего могут обязать к возмещению соответствующих расходов страхователя – как следствие обязанности, вытекающей из подразумеваемого условия. Весьма трудно вообразить обратное: включение в полис т.н. «неполной оговорки *sue & labour*», когда на страхователя возложена обязанность митигации убытков без гарантий компенсации страховщиком митигационных усилий. В этой связи неполная оговорка не используется в действующих полисах морского страхования и известна в науке исключительно как теоретическая конструкция.

²⁰ *Emperor Gold Mining Co Ltd v Switzerland General Insurance Co Ltd* [1964] 1 Lloyd's Rep 348.

²¹ *Netherlands Insurance Co Ltd v Karl Ljungberg* [1986] 2 Lloyd's Rep 19.

Условия и порядок возмещения расходов в соответствии с оговоркой

Расходы на митигацию убытков по своей природе близки к ответственности страховщика. Этот тезис коррелирует с существующей в английском праве концепцией договора морского страхования как сделки, в которой страховщик дает страхователю гарантию в том, что судно избежит морских опасностей.²² В этой связи страховая премия выступает встречным предоставлением (consideration) за гарантию безопасности морского предприятия, а страховая выплата в свою очередь рассматривается в качестве возмещения за нарушение гарантии (indemnity).²³ Отсюда следует, что и расходы на митигацию убытков должны пониматься как ответственность страховщика. Логика аналогична: в результате нарушения страховщиком гарантии страхователь вынужден был понести непредвиденные расходы, которые он требует к взысканию с «недобросовестного» страховщика.

Право на возмещение расходов возникает не из успешного предотвращения или уменьшения убытков, оно возникает вследствие самого факта принятия мер в рамках соответствующей оговорки. Отсюда следует ряд условий возмещения убытков в соответствии с оговоркой sue & labour. Во-первых, возмещению подлежат только убытки, понесенные в целях предотвращения или уменьшения ущерба, который в противном случае возмещал бы страховщик. Во-вторых, если расходы понесены для предотвращения или минимизации ущерба как от застрахованных, так и от незастрахованных рисков, такие расходы пропорционально делятся между страховщиком и страхователем. Факт того, что убытки понесены именно в связи с застрахованным риском, подлежит доказыванию страхователем. Примером такого смешения возмещаемых и невозмещаемых расходов является ситуация, когда судно, застрахованное по одному полису (например, без оговорки sue & labour) вместе с грузом на борту, застрахованным по другому полису (с оговоркой sue &

labour), попадает в шторм. В этом случае спасение судна неразрывно связано со спасением груза. Однако страховщик груза обязан будет возместить расходы на спасение только пропорционально объему и стоимости груза.²⁴

При этом существует ряд исключений, когда наступление страхового случая не является обязательным условием требования возмещения убытков в соответствии с оговоркой. Одно из таких исключений представлено в деле *The Pomeranian*, где суд, вопреки отсутствию страхового случая, присудил к возмещению страховщиком убытков, вызванных предотвращением такого страхового случая.²⁵ Речь шла о страховании груза (крупного рогатого скота), который застраховали от гибели вследствие морских опасностей. Вскоре после выхода из порта судно столкнулось с суровыми погодными условиями и было доставлено в ближайший порт для ремонта. Вследствие этого произошла задержка доставки груза, а для поддержания жизнедеятельности скота был закуплен дополнительный корм. Страхователь заявил требование о взыскании стоимости дополнительно закупленного корма в качестве расходов на основании оговорки sue & labour. Страховщик отклонил требование, сославшись на то, что на момент несения расходов грузу непосредственно не угрожала опасность, против которой он был застрахован, и в отсутствие страхового случая оснований для возмещения расходов нет. Суд же постановил, что расходы на дополнительный корм должны быть взысканы со страховщика, так как существовала реальная опасность, что скот мог быть полностью потерян, если бы не были закуплены дополнительные корма.

Как бы ни было парадоксально, но оговорка sue & labour в американской правоприменительной практике не покрывает убытки, связанные с выплатой заработной платы экипажу. Как правило, суды отказывают в требовании возместить расходы на выплату заработной платы членам экипажа за время ремонта судна (дело *Perry v Ohio Insurance Co*),²⁶ время простоя судна при неприятии абандона (*McBride v*

²² Arnould on Law of Marine Insurance, para 1-10

²³ Ibid, para 6-01

²⁴ O'May D., Julian H. Marine Insurance: Law and Policy. Sweet & Maxwell, 1993. P. 324-346.

²⁵ The Pomeranian [1895] P. 34.

²⁶ Perry v Ohio InsCo [1832], 5 Ohio, 305.

Marine Insurance Co²⁷), а также расходы на оплату работ дополнительно привлеченного экипажа (*May v Delaware Insurance Co*²⁸).

Несмотря на то, что предотвращение или уменьшение убытков часто связано со спасанием судна, оговоркой *sue & labour* покрываются не все расходы на спасание. Выделяют две категории таких расходов: первая категория подразумевает случаи, когда спасатель нанимается страхователем или действует с его согласия; вторая категория охватывает действия спасателя в отсутствие соглашения о спасании со страхователем.²⁹ В первом случае расходы на спасание будут возмещены страхователю, а в условиях второго сценария, когда спасатель действует самостоятельно и добровольно без договорной основы, страхователь не вправе требовать возмещения расходов на спасание в пределах оговорки о предотвращении и уменьшении убытков.³⁰

Невзирая на дополнительный характер покрытия в рамках оговорки *sue & labour*, страховщики возмещают расходы в пределах периода действия страхового полиса (или в связи с событием, произошедшим в период действия полиса).³¹ Суды иногда расширительно толкуют этот принцип, указывая, что покрываемые расходы могут быть понесены до тех пор, пока застрахованный объект остается в опасности и пока сохраняется неизбежный риск увеличения суммы понесенного ущерба.³² По общему правилу расходы в рамках оговорки *sue & labour* подлежат возмещению в полном объеме, если иное не предусмотрено страховым полисом. Но если полис содержит условие «свободно от частной аварии» (*free from particular average*), то возмещаются только убытки, связанные с гибелью застрахованного имущества (*total loss*). В этой связи возникает вопрос: могут ли быть возмещены чрезвычайные расходы, понесенные для предотвращения или минимизации

убытков от частной аварии? Законодательно этот вопрос не регулируется, а суды в большинстве случаев приходят к выводу о том, что если договор содержит условие «свободно от частной аварии», любые расходы, не связанные с гибелью застрахованного имущества, пусть даже понесенные в целях минимизации убытков, возмещению не подлежат (*Great Indian Peninsula Railway Co v Saunders*³³, *Booth v Gair*³⁴). Страхование по модели «свободно от частной аварии» фактически исключает возможность возмещения по *sue & labour*.

Соотношение расходов по *sue & labour* и расходов на юристов

Проблема возмещения судебных расходов, или «расходов на юристов», разрешается неоднозначно. Английские суды склонны разграничивать расходы на юристов и расходы по *sue & labour*. Так, например, в деле *Xenos v Fox* суд отклонил требование о взыскании расходов, понесенных в связи с судебным разбирательством о столкновении.³⁵

Дело возникло в связи со столкновением судна SMYRNA с буксиром, в результате которого пароход затонул. SMYRNA был застрахован по полису с наличием оговорки *sue & labour* и оговорки о столкновении (*running down clause*). Владелец буксира начал судебное разбирательство в отношении владельца парохода. Страховщик судна был уведомлен о разбирательстве и дал на него согласие, однако позднее отказался компенсировать расходы владельца на судебную защиту. Суд также поддержал страховщика и указал, что оговорка *sue & labour* охватывает только судебные издержки, понесенные при подаче иска о возмещении ущерба, и не касается судебных издержек, понесенных страхователем при подаче иска третьей стороной.

²⁷ *McBride v Marine Insurance Company* [1811], 5 Johns. Rep. 299.

²⁸ *May v Delaware Ins Co* [1852] 19 Pa 312

²⁹ *Aitchison v Lohre* [1877] 2 QBD 501

³⁰ *Arnould on Marine Insurance*, para 25-19.

³¹ *Ibid*, para 25-14.

³² *Atlasnavios-Navegacao LDA v Navigators Insurance Co Ltd (The B Atlantic)* [2015] 1 Lloyd's Rep 117; *Suez Fortune Investments Ltd v Talbot Underwriting Ltd (The Brillante Virtuoso)* [2015] 1 Lloyd's Rep 561.

³³ *Great Indian Peninsula Railway Co v Saunders* [1862] 2 B & S 266.

³⁴ *Booth v Gair* [1863] 15 CBNS 291.

³⁵ *Xenos v Fox* [1869] LR 4 CP 665..

Предотвращение и уменьшение убытков по российскому праву

Кодекс торгового мореплавания (далее – КТМ) содержит положения о предотвращении и уменьшении убытков в ст. 272. Статья закрепляет обязанность страхователя при условии наступления страхового случая принять разумные и доступные в сложившихся обстоятельствах (здесь российский законодатель, в отличие от английского, добавляет критерий «доступности») меры по предотвращению или уменьшению убытков. Мерами по предотвращению и уменьшению убытков охватываются действия страхователя по обеспечению прав требования к лицам, ответственным за причинение убытков. Кроме того, КТМ устанавливает обязанность уведомления страховщика о наступлении страхового случая, а также обязанность следовать указаниям страховщика при принятии соответствующих мер. Российская конструкция оговорки освобождает страховщика от ответственности за убытки, которые возникли вследствие непринятия страховщиком мер по *sue & labour*, независимо от того, было ли невыполнение обязанности по предотвращению и уменьшению убытков умышленным или грубо неосторожным.

Статья 275 КТМ приводит закрытый перечень расходов, возмещаемых в соответствии с оговоркой о предотвращении и уменьшении убытков. К таким расходам относятся: а) расходы, направленные на предотвращение и уменьшение убытков, ответственность за которые несет страховщик (данные расходы по российскому праву подлежат возмещению даже в случае их безуспешности, в отличие от английского подхода); б) расходы, произведенные во исполнение указаний и инструкций страховщика; в) расходы в целях установления конкретного размера подлежащих к возмещению убытков; г) расходы на составление диспаша по общей аварии. Положение о возмещении расходов независимо от достижения результата, на который они были направлены, в российском праве не означает,

что обязанность возмещения наступает во всех случаях автоматически с момента начала несения расходов. Обязанность страхового возмещения возникает лишь тогда, когда причиной убытков послужили вредоносные факторы, за которые предусмотрено страховое покрытие. Условие о «безуспешности» в данном случае свидетельствует об освобождении страхователя от обязанности доказывать степень эффективности предпринятых им мер.³⁶

Применительно к вопросу о возмещении расходов сверх страховой суммы российская арбитражная практика по общему правилу допускает покрытие расходов по охране, осмотру и спасанию судна, потерпевшего аварию, сверх страховой суммы, если в договоре прямо не установлено иное. Например, в деле Морской арбитражной комиссии (далее – МАК) № 2/2007 от 17 июня 2008 г. панамское судно было застраховано у российского страховщика по договору, содержащему условие о возмещении необходимых и целесообразных расходов по предотвращению или уменьшению ущерба, а также расходов по спасанию, если такие расходы в сумме со страховым возмещением не превысят страховую сумму в 2 раза.³⁷ Договор также предусматривал, что в случае гибели судна сумма ущерба, превышающая страховую стоимость, признается равной ей. Судно потерпело аварию, и судовладелец предъявил требование о возмещении расходов в полном размере. Страховщик настаивал на возмещении только части расходов, ограниченных страховой суммой, а также отказал в покрытии расходов, которые были произведены не страхователем непосредственно, а третьими лицами. Кроме того, страховщик требовал уменьшения общего страхового возмещения на сумму, которую страхователь приобрел, передав части аварийного судна судостроителю. Суд обязал страховщика возместить расходы сверх страховой суммы, сославшись на положения ст. 276 КТМ. Арбитры посчитали, что факт несения расходов на спасание третьим лицом не влияет на обязанность возмещения страховщиком таких расходов, поскольку они понесены по поручению

³⁶ Комментарий к Кодексу торгового мореплавания Российской Федерации / ред. Иванов Г.Г. 2-е изд. Спарк, 2005.

³⁷ Из практики Морской арбитражной комиссии при Торгово-промышленной палате Российской Федерации. 2005–2010 годы Статут, 2011. С. 110–115.

и в интересах страхователя, который был обязан впоследствии возместить третьему лицу сумму расходов (соответственно, страхователь тоже понес расходы равные сумме расходов третьего лица на спасание).

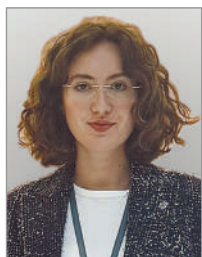
Расходы по предотвращению или уменьшению убытков охватывают в том числе расходы на заход в порт-убежище (по аналогии с расходами на переход судна к месту ремонта). Данная позиция была подтверждена в деле МАК № 18/2005 от 24 мая 2006 г., где вследствие поломки двигателя судно было отбуксировано в ближайший порт Корсаков, откуда впоследствии было перемещено в согласованное со страховщиком место ремонта. Страховщик отказывался возмещать расходы на заход в порт Корсаков, ссылаясь на отсутствие в договоре условия о возмещении косвенных убытков и убытков, связанных с грузом. Также страховщик указал на невыполнение страхователем действий по обеспечению прав требования к третьим лицам, виновным в поломке двигателя (причина аварии). Арбитры признали последний довод необоснованным в силу неполноты доказательств. В решении было подчеркнуто право страховщика давать страхователю инструкции по совершению действий, направленных на возмещение ущерба. Расходы на заход аварийного судна в порт-убежище арбитры признали разумными и целесообразными, присудив их к возмещению страховщиком вопреки тому, что расходы на грузовые операции не подлежали компенсации по условиям договора страхования. Логика коллегии арбитров исходила из принципа покрытия страховщиком таких расходов, причиной которых явился страховой случай.

Поэтому расходы на питание членов экипажа, топливо и масло были признаны подлежащими возмещению.

Существенное отличие российского регулирования оговорки состоит в независимости возмещения от фактической «результативности» или «полезности» расходов. Расходы возмещаются в размере, пропорциональном отношению страховой суммы к страховой стоимости. Это обеспечивает баланс страховых интересов.

Заключение

Оговорка *sue & labour* представляет собой один из наиболее распространенных инструментов регулирования рисков в договоре морского страхования. Суть оговорки заключается во взаимных обязательствах страхователя и страховщика, где страхователь, соответственно, обязуется принимать необходимые, разумные и целесообразные меры по предотвращению или уменьшению убытков, а страховщик обязуется возместить такие расходы, способствующие минимизации подлежащего возмещению им же ущерба. Оговорка *sue & labour* позволяет обеспечить баланс имущественных интересов сторон договора морского страхования, так как страхователь получает дополнительную мотивацию проявлять заботливость и осмотрительность в отношении застрахованного объекта, что, в свою очередь, отвечает интересам страховщика в силу сокращения размера его ответственности за убытки в случае их уменьшения или полного предотвращения. ■



Elizaveta Bogdanova,

Student at MGIMO University of the Ministry of Foreign Affairs of Russia

The Sue & Labour Clause in a Marine Insurance Contract: Balance of Interests in Risk Allocation

The article deals with the sue & labour clause in marine insurance contracts. With reference to historical development and modern judicial practice, the author analyses the balance of interests between the parties. The author undertakes a comparative legal analysis and demonstrates the variety of approaches to compensation of damages under the sue & labour clause.

Keywords and phrases: sue & labour, loss prevention and mitigation clause, mitigation of damages, marine insurance, insurance policy.

Introduction

Various clauses are common in marine insurance, with the sue & labour clause occupying a prominent place. This clause obliges the insurer to compensate not only for the immediate damage from an insured event but also for the policyholder's expenses incurred in preventing or mitigating the damage. The rationale behind this clause is that the insurer's interest lies in minimising compensation. If the policyholder's actions result in the amount of damage subject to compensation being reduced or the damage not occurring at all, this benefits the insurer and, therefore, the policyholder should be compensated. But if the damage from the insured event does not actually occur, then what should the insurer pay for? And doesn't the policyholder have an interest in ensuring that their losses are kept to a minimum? Let's examine this issue of

balancing the interests of the insurer and the policyholder by analysing the essence of the clause.

The Concept and Essence of the Clause

It is noteworthy that the original English term "sue & labour" does not contain a direct semantic reference to the prevention and mitigation of losses. "Sue" goes back to the Anglo-French "suer," which means to continue, to preserve (in modern French "suivre" meaning to observe, to follow, to prosecute). The semantics of the word "labour" emphasise the difficulty of sea travel and the need to take special measures, often requiring heavy physical labour. The original texts of insurance policies, as a rule, contained a clause in the wording "to sue, labour and travel for," where the English "travel" was likely an interpretation of the French word "travail," similar to the English "labour."¹

¹ M. Keith, "Sue & Labour—A Traditional Doctrine Keeping Up with the Times," Maritime Risk International, <https://www.maritime-risk-intl.com/insurance-and-finance/insurance/sue-and-labour--a-traditional-doctrine-keeping-up-with-the-times-125619.htm>.

Anyway, the literal meaning of sue & labour hardly reflects the underlying duty to mitigate loss.

In modern usage, the sue & labour clause is a mechanism for reimbursing extraordinary expenses incurred in preventing or minimising losses to the insured property ² caused by an insured event. The clause is based on the idea that, when an insured event occurs, the policyholder should not passively wait for the loss of the insured property but rather should take measures aimed at preventing such loss.

History of the Doctrine

The sue & labour clause arose because, in ancient times, carriage of cargo by sea was time-consuming, and connections between ports were slow and unreliable. Therefore, the parties to the insurance contract preferred to agree that the insured, often personally accompanying the insured cargo, would use all available means to protect the insured property. The insured was responsible for bearing the costs, which were subsequently covered by the insurance company. The insured was required to undertake the same measures to save the cargo as a prudent uninsured owner would have taken in respect of his own property.

Historically, there were two models of the clause: the Dutch-Italian model, which included the right of the insured to restore, repair, and preserve the cargo, and the Spanish-French model, which provided the right of the insured to sell the cargo to avoid insurance losses. One of the earliest versions of the French model of the clause is found in a mid-16th-century French insurance policy, which states: “And we give to him [the insured] ample power to help and give orders for the salvage of ships and merchandises or part of the same to sell and distribute them, if need be, without asking us leave or license. And we in turn shall pay

all charges average and expenses borne during transportation.”³

As for the English model of the sue & labour clause, the first mention of the clause presumably dates back to the 1613 TIGER ship insurance policy,⁴ which provided for coverage of the costs of transporting goods on board a vessel from London to Mediterranean ports. The clause in the 1779 Lloyd’s standard marine policy – the SG (Ships and Goods) Policy reads: “And in case of any loss or misfortune it shall be lawful to the assured, their factors, servants and assigns, to sue, labour, and travel for, in and about the defence, safeguard and recovery of the said goods and merchandises and ship or any part thereof, without prejudice to this insurance; to the charges whereof we, the assurers, will contribute, each one according to the rate and quantity of his sum herein assured. And it is especially declared and agreed that no acts of the insurer or insured in recovering, saving, or preserving the property insured, shall be considered as a waiver, or acceptance of abandonment...”⁵ It follows that taking measures to prevent or mitigate the threat of loss was initially advisory in nature; i. e. English insurance practice perceived mitigation as a right, not an obligation, of the insured. Later, in the Marine Insurance Act 1906, undertaking such measures was transformed into an obligation.

The modern meaning of the clause is reflected in Section 78 (4) of the British Marine Insurance Act 1906, which stipulates the insured’s duty “to take reasonable steps in all cases to prevent or mitigate loss.” If an insurance policy contains a sue & labour clause, the obligation to pay compensation under that clause is considered additional to the agreed insurance coverage.⁶ The insured may claim reimbursement from the insurer for any expenses incurred that are covered by the insurance policy, despite the fact that the insurer has already compensated for the amount of damage or that the insured property is excluded from insurance coverage in whole or in part.⁷

² Arnould on Law of Marine Insurance and Average, 21st ed. (London: Sweet & Maxwell, 2024), para. 25-01.³⁰⁶ Rossi G. Insurance in Elizabethan England: The London Code, Cambridge University Press, 2016. P. 309.

³ Guido Rossi, Insurance in Elizabethan England: The London Code (Cambridge: Cambridge University Press, 2016), 309.

⁴ William D. Winter, Marine Insurance: Its Principles and Practice (New York: McGraw-Hill, 1952), 195.

⁵ Lloyd’s SG Policy, enacted as the First Schedule to the Marine Insurance Act 1906, 6 Ed VII, c 41 (MIA 1906, Act On Sea Insurance 1906).

⁶ Kuwait Airways Corp v Kuwait Insurance Co SAK [1999] 1 Lloyd’s Rep 803.

⁷ Ibid., s. 78(1).

The duty to reimburse expenses is reflected in the Institute Cargo Clauses. Clause 16, “Minimising Losses,” requires the insured and its agents to take reasonable steps to prevent or mitigate losses while ensuring that the rights of the carrier or a third party responsible for the storage of the goods are respected.⁸ A third-party guarantee clause is also called a “bailee clause” or “insurer’s liability clause for losses occurring during storage of the goods in the warehouse.”⁹ The purpose of this condition is to ensure the transfer of rights to the insurer against third parties by way of subrogation, including with respect to costs incurred to mitigate damages. In addition, the sue & labour clause is contained in clause 13 of the Institute Time Clauses Hulls.¹⁰ The clause directly establishes the obligation of the insured to take reasonable measures aimed at reducing losses.¹¹

The standard text of the sue & labour clause is also included in the UNCTAD model clauses for water transport insurance and cargo insurance contracts. The UNCTAD-proposed clause stipulates that the insurer is obliged to compensate the policyholder for reasonable expenses incurred in the event of loss of or damage to the vessel as a result of an insured event, or in the event of a threat of such loss or damage.¹² UNCTAD rules clearly state that this clause does not apply to coverage of general average and salvage costs.

Duties and Responsibilities of the Insured Under the Clause

Who is subject to the obligation to mitigate losses? Section 78 of the Marine Insurance Act 1906 places this obligation on the insured and its agents. However, clause 13.2 of the Institute Time Clauses – Hulls and the Institute Cargo Clauses also refer to

“servants,” in addition to the insured and its agents.¹³ This addition implies that the vessel’s master and crew are also covered by the clause.

The question of whether the duty to minimise losses extends to the crew was raised in the case of *The Gold Sky*,¹⁴ which involved the deliberate denial of access to a sinking ship by salvors. The court held that the word “agents” should be interpreted restrictively, excluding the crew, in cases where the shipowner or cargo owner failed to provide the crew with clear directions and instructions regarding the measures to be taken to mitigate damages. The opposite position is evident in the case of *State of Netherlands v Youell*,¹⁵ which confirmed that the text of the clause implies that the shipowner delegates duties, including mitigation of losses caused by an insured event, to his agents, including the ship’s master.

The obligation to prevent or mitigate losses is the sole responsibility of the policyholder and cannot be assigned to the insurer.¹⁶ Therefore, in cases where the insurer takes measures to reduce losses subject to coverage while protecting its own economic interests, the insurer has no right to demand reimbursement of these expenses from the policyholder or offset them against the insurance payment.¹⁷

However, if the policyholder fails to take reasonable steps to minimise losses, he is not entitled to claim compensation for insured losses to the extent that such losses could have been prevented or mitigated had the policyholder exerted appropriate efforts. An insurer’s claim of failure by the policyholder to fulfil his duty under sue & labour clause requires proof of negligence on the part of the policyholder or its agents. Negligence is assessed based on the behaviour that would be expected of a prudent uninsured

⁸ Institute Cargo Clauses 2009, URL: <https://www.if-insurance.com/globalassets/industrial/files/marine-cargo/institute-clauses/institute-cargo-clauses-c-2009.pdf>.

⁹ Arnould, para. 25-06

¹⁰ See, for example, Sompo Japan Insurance Inc., Hull Insurance Clause Book, ver. 12, https://www.sompo-japan.co.jp/-/media/SJNK/files/hinsurance/webyakkan/senpakuhoken2504_yakkan_forEnglish.pdf?la=ja-JP.

¹¹ Arnould, para. 25-04.

¹² UNCTAD, Model Clauses on Marine Hull and Cargo Insurance (Geneva: United Nations, 1989), https://unctad.org/system/files/official-document/c4isl50rev.1_en.pdf

¹³ Institute Time Clauses – Hulls, 1/10/83, CL 280, <https://datapolis.id/wp-content/uploads/2018/07/Institute-Time-Clauses-%E2%80%93-Hulls-%E2%80%93-1-10-83-%E2%80%93-CL.-280.pdf>.

¹⁴ *Astrovani Compania Naviera SA v Linard (The Gold Sky)* [1972] 2 Lloyd’s Rep 187

¹⁵ [1998] 1 Lloyd’s Rep 236.

¹⁶ Susan Hodges, *Cases and Materials on Marine Insurance* (London: Cavendish Publishing, 1999), 768-69.

¹⁷ *Crouan v Stanier* [1903] 1 KB 87.

party under similar circumstances. For example, in the case of *The Talisman*¹⁸ the court found that the insured was required to use all reasonable endeavours to protect the vessel from sinking or damage. The dispute arose over the master's actions upon detecting water in the hold. He could either close the Kingston valves or pump the water out. The master chose the latter option, but the vessel sank. The House of Lords ruled that it could not be assumed that the average, competent skipper, under the conditions the vessel encountered, would attempt to close the valves. However, the court noted that "a more knowledgeable person, assessing the situation impartially," would have realised that closing the valves would have significantly increased the vessel's chances of salvage.

The reasonableness of the measures taken has another dimension: the expenses incurred by the insured must be economically justified. For example, the insured is not entitled to claim compensation for storage costs after the goods can be reshipped. Also, the law does not permit the recovery of freight or repair costs that exceed the vessel's market value. For example, in the case of *Lee v Southern Insurance Co*¹⁹ a claim was made for £213 in reimbursement for the cost of transporting cargo by rail instead of the originally planned sea shipment, which became impossible due to the ship running aground. The insurer claimed that using a rail carrier was unnecessary; repairs to the ship and re-routing the cargo were sufficient, which, even including unloading (during repairs) and loading, would have cost only £70. The latter amount was recovered from the insurer as damages, under the sue & labour clause.

Therefore, if the policyholder fails to take reasonable steps to mitigate damage, the insurer will not cover losses attributable to the failure to take appropriate measures, to the extent that the failure increased the damage. The amount of the insurance indemnity is reduced to the extent that the insurer proves that the damage has worsened.

Duties and Responsibilities of the Insurer Under the Clause

Is the insurer liable for reimbursement of expenses in cases where the policyholder has

made efforts to mitigate losses in the absence of an express sue & labour clause? In modern marine insurance practice, such cases are extremely rare. However, several similar precedents are known.

For example, in *Emperor Gold Mining Co Ltd v Switzerland General Insurance Co Ltd*,²⁰ cargo transported from Sydney to Fiji was insured under a policy that did not contain a sue & labour clause. After leaving Sydney, the vessel developed a leak and was forced to return to port. The insured reshipped the cargo on another vessel, demanding compensation for sue & labour costs from the insurer. The insurer refused compensation, citing the absence of a relevant clause in the insurance policy. The Supreme Court ruled that, despite the absence of a clause in the policy, the insurer cannot be excused from reimbursing the insured's expenses incurred to mitigate damage. This obligation arises from maritime custom.

In the case *Netherlands Insurance Co Ltd v Karl Ljungberg*²¹ the insurer was the consignee. The insurance contract contained a sue & labour clause and a bailee clause. The insured filed a claim against the carrier and, in addition, demanded that the insurer reimburse legal costs in accordance with the bailee clause. The insurer rejected this claim, arguing that it was only willing to reimburse expenses incurred in fulfilling its sue & labour obligation, as this was expressly provided for in the contract, and that additional expenses incurred under the bailee clause were not subject to reimbursement because the clause did not stipulate the insurer's obligation to reimburse expenses, but solely the policyholder's obligation to mitigate damages. The court ruled that the insured was entitled to recover the costs of preventing and mitigating damages, as well as legal costs incurred in pursuing claims against third parties. In justifying its judgment, the court stated that since the bailee clause imposes on the policyholder an obligation to preserve and exercise rights against third parties in the insurer's interests, the expenses incurred for the purpose of fulfilling such an obligation must be reimbursed by the insurer to the extent that they are related to the preservation and exercise of rights in relation

¹⁸ *Stephen v Scottish Boatowners Mutual Insurance Assn (The Talisman)* [1989] 1 Lloyd's Rep 535.

¹⁹ [1870] LR 5 CP 397.

²⁰ [1964] 1 Lloyd's Rep 348

²¹ [1986] 2 Lloyd's Rep 19

to property that was damaged as a result of the insured event.

It follows from the cases discussed above that when, in the absence of a corresponding clause, the policyholder fulfils its obligation under the sue & labour clause or properly exercises rights with respect to third parties, which, as a general rule, is in the interests of the insurer, the latter may be required to reimburse the policyholder's related expenses as a consequence of the obligation arising from the implied clause. It is quite difficult to imagine the opposite: the inclusion of a so-called "incomplete sue & labour clause" in a policy, which imposes on the insured the obligation to mitigate losses without guaranteeing compensation for mitigation efforts by the insurer. Therefore, such an incomplete clause is not used in modern marine insurance policies and is known in legal scholarship solely as a theoretical construct.

Terms and Conditions for Reimbursement of Expenses in Accordance with the Clause

Mitigation costs are, by their nature, closely related to the insurer's liability. This thesis aligns with the existing concept of a marine insurance contract in English law as a transaction in which the insurer provides the policyholder with a guarantee that the vessel will avoid perils of the sea.²² In this regard, the insurance premium serves as consideration for the guarantee of the safety of the maritime enterprise, and the insurance payment, in turn, is considered compensation for the breach of guarantee (indemnity).²³ It follows that mitigation costs should also be understood as the insurer's liability. The logic is similar: as a result of the insurer's breach of guarantee, the policyholder was forced to incur unforeseen expenses that it seeks to recover from the "bad-faith" insurer.

The right to recover expenses does not arise from successfully preventing or mitigating losses; it arises from the very fact of taking measures within the scope of the relevant clause. This entails a number of conditions for recovery under the sue & labour clause. First, only expenses incurred to prevent or mitigate damage that would otherwise be covered by the insurer are eligible

for recovery. Second, if expenses are incurred to prevent or minimise damage from both insured and uninsured risks, such expenses are divided proportionately between the insurer and the insured. The fact that the losses were incurred specifically in connection with the insured risk must be proven by the insured. An example of such a combination of recoverable and non-recoverable expenses is a situation where a vessel insured under one policy (e. g. without a sue & labour clause) and its cargo on board, insured under another policy (with a sue & labour clause), is caught in a storm. In this case, salvage of the vessel is inextricably linked to salvage of the cargo. However, the cargo insurer will be obliged to reimburse salvage costs only in proportion to the volume and value of the cargo.²⁴

However, there are a number of exceptions where the occurrence of an insured event is not a mandatory condition for claiming reimbursement of expenses under the clause. One such exception is presented in the case of *The Pomeranian*, where the court ruled that the insurer shall compensate for the losses caused by the prevention of such an insured event, despite the absence of an insured event itself.²⁵ The case concerned cattle insured against loss resulting from perils of the sea. Shortly after leaving port, the vessel encountered severe weather conditions and was towed to the nearest port for repairs. As a result, the cargo was delayed, and additional feed was purchased to support the cattle. The insured claimed the cost of the additional feed as expenses under the sue & labour clause. The insurer rejected the claim, citing that at the time the expenses were incurred, the cargo was not directly threatened by the peril against which it was insured, and in the absence of an insured event, there was no basis for reimbursement. The court ruled that the costs of the additional feed should be recovered from the insurer, as there was a real risk that the cattle could have been completely lost if the additional feed had not been purchased.

Paradoxically, the sue & labour clause in US case law does not cover losses associated with the payment of crew wages. Courts typically deny claims for compensation for the cost of paying crew

²² Arnould, para. 1-10.

²³ Ibid, para 6-01.

²⁴ Donald O'May and Julian Hill, *Marine Insurance: Law and Policy* (London: Sweet & Maxwell, 1993), 324-46

²⁵ *The Pomeranian* [1895] P 34.

members' wages during vessel repairs (*Perry v Ohio Insurance Co*²⁶), the vessel's idle time in the event of non-acceptance of abandonment (*McBride v Marine Insurance Co*²⁷), as well as the costs of paying for the work of an additional crew member (*May v Delaware Insurance Co*²⁸).

Although the prevention or mitigation of losses is often associated with salvage, not all salvage expenses are covered by the sue & labour clause. There are two categories of such expenses: the first category covers cases where the salvor is hired by the insured or acts with their consent; the second category covers the salvor's actions in the absence of a salvage agreement with the insured.²⁹ In the first case, salvage expenses will be reimbursed to the policyholder. In the second scenario, where the salvor acts independently and voluntarily without a contractual basis, the insured has no right to claim reimbursement for salvage expenses within the sue & labour clause.³⁰

Regardless of the supplementary nature of coverage under the sue & labour clause, insurers reimburse expenses within the policy period (or in connection with an event occurring during the policy period).³¹ Courts sometimes interpret this principle broadly, stating that covered expenses may be incurred as long as the insured property remains in danger and as long as there remains an imminent risk of increasing the amount of damage incurred.³²

As a general rule, expenses under the sue & labour clause are reimbursed in full unless otherwise provided by the insurance policy. However, if the policy contains a "free from particular average" clause, then only losses associated with the destruction of the insured property are reimbursed (total loss). This raises the question: can extraordinary expenses incurred to prevent or minimise losses from a particular average be reimbursed? This issue is not regulated by law, and courts in most cases conclude that

if the contract contains a "free from particular average" clause, any expenses not related to the loss of the insured property, even if incurred for the purpose of minimising losses, are not subject to reimbursement (*Great Indian Peninsula Railway Co v Saunders*,³³ *Booth v Gair*³⁴). Insurance under the free from particular average model effectively excludes the possibility of compensation under the sue & labour clause.

The Correlation Between Sue & Labour Costs and Legal Costs

The issue of reimbursement of legal costs, or "legal expenses," is treated ambiguously. English courts tend to distinguish between legal costs and sue & labour costs. For example, in *Xenos v Fox*, the court rejected a claim for costs incurred in litigation arising from a collision.³⁵

The case arose from a collision between the vessel *SMYRNA* and a tugboat, which resulted in the steamer's sinking. *SMYRNA* was insured under a policy with a sue & labour clause and a running-down clause. The tugboat owner initiated legal proceedings against the steamer owner. The vessel's insurer was notified of the proceedings and consented to them, but later refused to reimburse the owner's legal defence costs. The court also sided with the insurer, holding that the sue & labour clause only covered legal costs incurred in filing a claim for damages and did not apply to legal costs incurred by the insured when a third-party claim was filed.

Prevention and Mitigation of Losses Under Russian Law

The Merchant Shipping Code (hereinafter referred to as the MSC) contains provisions on the prevention and mitigation of losses in Article 272. The article establishes the policyholder's

²⁶ *Perry v Ohio Insurance Co*, 5 Ohio 305 (1832).

²⁷ *McBride v Marine Insurance Co*, 5 Johns. 299 (N.Y. Sup. Ct. 1811)..

²⁸ *May v Delaware Insurance Co*, 19 Pa. 312 (1852)..

²⁹ *Aitchison v Lohre* (1877) 2 QBD 501.

³⁰ *Arnould*, para. 25-19.

³¹ *Ibid*, para 25-14.

³² *Atlasnavios-Navegação LDA v Navigators Insurance Co Ltd (The B Atlantic)* [2015] 1 Lloyd's Rep 117; *Suez Fortune Investments Ltd v Talbot Underwriting Ltd (The Brillante Virtuoso)* [2015] 1 Lloyd's Rep 561.

³³ (1862) 2 B & S 266.

³⁴ (1863) 15 CBNS 291.

³⁵ *Xenos v Fox* (1869) LR 4 CP 665.

obligation, upon the occurrence of an insured event, to take reasonable and accessible measures (here, unlike English law, the Russian legislator adds the criterion of “accessibility”) to prevent or mitigate losses. Measures to prevent and mitigate losses include the policyholder’s actions to secure claims against persons responsible for causing the losses. Furthermore, the MSC establishes the obligation to notify the insurer of the occurrence of an insured event, as well as the obligation to follow the insurer’s instructions when taking appropriate measures. The Russian version of the clause exempts the insurer from liability for losses arising from the insured’s failure to take measures under the sue & labour clause, regardless of whether the failure to prevent and mitigate losses was intentional or grossly negligent.

Article 275 of the Merchant Shipping Code provides an exhaustive list of expenses reimbursed under the loss prevention and mitigation clause. These expenses include: a) expenses aimed at preventing and mitigating losses for which the insurer is responsible (under Russian law, these expenses are subject to reimbursement even if the measures are unsuccessful, unlike the English approach); b) expenses incurred in compliance with the insurer’s directions and instructions; c) expenses for the purpose of establishing the specific amount of losses subject to reimbursement; d) expenses for preparing a general average statement. The provision on reimbursement of expenses regardless of the achievement of the result for which they were intended in Russian law does not mean that the obligation to reimburse arises in all cases automatically from the moment the expenses are incurred. The obligation to pay insurance indemnity arises only when the cause of the losses were caused by perils covered by the policy. The “failure” clause in this case indicates that the insurer is released from the obligation to prove the degree of effectiveness of the measures taken by the policyholder.³⁶

With regard to the issue of reimbursement of expenses in excess of the insured amount, Russian arbitration practice generally allows for coverage, in excess of the insured amount, of expenses incurred in protecting, inspecting and salvaging

a vessel that has suffered a casualty, unless otherwise expressly provided in the contract. For example, in the case of the Maritime Arbitration Commission (hereinafter referred to as the MAC) No. 2/2007 of 17 June 2008, a Panamanian vessel was insured by a Russian insurer under a contract containing a provision for reimbursement of necessary and reasonable expenses to prevent or mitigate damage, as well as salvage costs, if such expenses, together with the insurance indemnity, do not exceed twice the insured amount.³⁷ The contract also stipulated that in the event of the loss of the vessel, the amount of damage exceeding the insured value is recognised as equal to it. The vessel suffered a casualty, and the shipowner filed a claim for reimbursement of expenses in full. The insurer insisted on reimbursement of only a portion of the expenses, limited to the insured amount, and also refused to cover expenses incurred not by the policyholder directly, but by third parties. Furthermore, the insurer demanded a reduction in the total insurance indemnity by the amount received by the policyholder from transferring parts of the stricken vessel to the shipbuilder. The court ordered the insurer to reimburse expenses in excess of the insured amount, citing the provisions of Article 276 of the Merchant Shipping Code. The arbitrators held that the fact that a third party incurred salvage expenses does not affect the insurer’s obligation to reimburse such expenses, since they were incurred on behalf of and in the interests of the policyholder, who was subsequently obliged to reimburse the third party for the expenses (accordingly, the policyholder also incurred expenses equal to the third party’s salvage expenses).

Costs to prevent or mitigate losses include the costs of calling at a port of refuge (similar to the cost of the vessel’s transit to a repair facility). This position was confirmed in MAC case No. 18/2005 of 24 May 2006, where, following an engine failure, the vessel was towed to the nearest port of Korsakov, from where it was subsequently moved to a repair facility agreed upon with the insurer. The insurer refused to reimburse the costs of calling at the port of Korsakov, citing the absence of a clause in the contract for compensation for consequential

³⁶ G. G. Ivanov, ed., *Commentary on the Merchant Shipping Code of the Russian Federation* [in Russian], 2nd ed. (Moscow: Spark, 2005).

³⁷ From the Practice of the Maritime Arbitration Commission at the Chamber of Commerce and Industry of the Russian Federation, 2005-2010 [in Russian] (Moscow: Statut, 2011), 110-15.

losses and cargo-related damages. The insurer also cited the insured's failure to secure claims against third parties responsible for the engine failure (the cause of the casualty). The arbitrators found the latter argument unfounded due to insufficient evidence. The award emphasised the insurer's right to instruct the insured on actions aimed at compensating for the damage. The arbitrators found the expenses for the stricken vessel's call at a port of refuge reasonable and appropriate, awarding them to the insurer for reimbursement despite the fact that cargo-handling expenses were not eligible for compensation under the terms of the insurance contract. The arbitrators' reasoning was based on the principle that the insurer covers expenses caused by the insured event. Therefore, the costs of provisions for the crew, fuel, and oil were deemed reimbursable.

A significant difference in the Russian regulation of this clause is that reimbursement is independent of the actual "effectiveness" or "utility" of expenses. Expenses are reimbursed in an amount proportional to the ratio of the insured amount

to the insured value. This ensures a balance of insurance interests.

Conclusion

The sue & labour clause is one of the most common risk management tools in marine insurance contracts. The clause essentially establishes mutual obligations between the policyholder and the insurer, whereby the policyholder undertakes to take necessary, reasonable, and appropriate measures to prevent or mitigate losses, and the insurer undertakes to reimburse such expenses which facilitate minimisation of the damages subject to compensation. The sue & labour clause helps to balance the property interests of the parties to a marine insurance contract, as the policyholder is additionally motivated to exercise care and diligence with respect to the insured item, which, in turn, serves the interests of the insurer by reducing its liability for losses in the event of their mitigation or complete prevention. ■



Илья Чехин,

Адвокат, советник юридической компании «KISLOV.LAW», магистр Национального исследовательского университета «Высшая школа экономики» (Москва)

Морское страхование грузов: типичные ошибки и стратегии защиты при урегулировании убытков

Статья посвящена правовым проблемам урегулирования страховых убытков в сфере морских перевозок. Автор анализирует особенности правового регулирования морского страхования, рассматривает актуальные проблемы правоприменительной практики, исследует значимые судебные решения российских судов, а также формулирует практические рекомендации по минимизации рисков для участников морских перевозок.

Ключевые слова: морское страхование, утрата груза, минимизация убытка, суброгация, мореходность судна, страховой интерес, судебная практика.

Риски в морских перевозках: «что чаще всего случается»

Морские перевозки по праву остаются одним из наиболее экономически эффективных, но вместе с тем рискованных способов доставки грузов. Длительность рейсов, зависимость от погодных условий, прохождение через территориальные воды различных государств и участие в перевозке множества лиц создают целый спектр угроз для сохранности груза. Наиболее распространенными являются так называемые «опасности и случайности моря» (perils of the sea) – шторм, сильное волнение, намокание груза забортовой водой, а также порча товара вследствие образования конденсата. К этому добавляются аварийные события: пожар на борту, столкновение судов, посадка на мель и утрата контейнеров за борт.

Отдельную категорию составляют технические и противоправные риски – отказ рефри-

жераторного оборудования с нарушением температурного режима, кражи, пиратство, а также неправомерная выдача груза без предъявления оригинала коносамента. Именно поэтому страхование грузов при морской перевозке – это не формальная процедура, а необходимый инструмент управления рисками.

Этапы урегулирования страховых убытков: взгляд судебного юриста

Урегулирование страховых убытков по морским перевозкам, как правило, проходит две основные стадии – досудебную и судебную. Досудебный этап имеет ключевое значение, поскольку именно от качества первоначальной фиксации убытка во многом зависит исход всего дела. На этой стадии необходимо уведомить страховую компанию о страховом случае, документально зафиксировать факт и размер ущерба, собрать полный пакет документов

(коносамент, страховой полис, акты осмотра, коммерческие акты, фотоматериалы), а также провести независимый осмотр или экспертизу груза.

Одновременно осуществляется оценка правовой позиции, расчет суммы убытка, направление запросов третьим лицам (перевозчику, сюрвейеру, портовым службам) и сохранение доказательств. Завершается досудебная стадия направлением претензии ответственному лицу или его страховщику, после чего наступает этап переговоров и процедуры медиации, по итогам которых может быть согласована сумма возмещения, график выплат и обеспечение. Достигнутые договоренности оформляются соглашением, исполнение которого подлежит контролю.

Если урегулировать спор в досудебном порядке не удастся, дело переходит в судебную стадию. Прежде всего определяется стратегия защиты: подсудность, стороны спора, цена иска и сроки исковой давности; при необходимости заявляется ходатайство о принятии обеспечительных мер. Далее следуют сбор и оформление доказательственной базы, подача искового заявления и непосредственное рассмотрение дела, в ходе которого исследуются доказательства и при необходимости назначается судебная экспертиза. По результатам выносится решение, которое может быть обжаловано в вышестоящих инстанциях. Завершающим этапом является исполнение судебного акта – получение исполнительного листа и взаимодействие с ФССП или банком должника с контролем за применением принудительных мер. Важно учитывать, что судебные расходы подлежат взысканию с проигравшей стороны, а заключение мирового соглашения возможно на любой стадии процесса, что нередко позволяет завершить спор быстрее и с меньшими издержками.

Типичные ошибки в урегулировании убытка (избегать)

Практика показывает, что значительная часть отказов в страховом возмещении и проигранных споров связана с ошибками, допущенными самим грузовладельцем на этапе урегулирования

убытка. Одной из наиболее распространенных является просрочка уведомления страховщика и пропуск претензионных сроков в отношении перевозчика или экспедитора. Поскольку в морских перевозках действуют сокращенные сроки для предъявления требований, любое промедление может полностью лишить права на возмещение. Не менее серьезную проблему создает неполный пакет документов и пробелы в фиксации фактов: отсутствие коммерческого акта, акта осмотра, фотоматериалов или своевременно проведенной экспертизы существенно ослабляет позицию и затрудняет доказывание как факта, так и размера ущерба.

Отдельного внимания заслуживают ошибки, связанные с поведением сторон в переписке и выбором надлежащего ответчика. Признание вины или отказ от требований в переговорах с контрагентами, зафиксированные документально, нередко используются впоследствии против самого заявителя. К утрате права на возмещение приводит и предъявление требований к лицу, которое не несет ответственности за убыток, – в результате теряется время на урегулирование убытка, а реальный причинитель вреда остается вне судебного разбирательства. Наконец, серьезным нарушением является неисполнение разумных указаний страховщика по уменьшению убытка: совершение действий вопреки инструкциям страховой компании противоречит статьям 272 КТМ РФ, 962 ГК РФ и может стать самостоятельным основанием для освобождения страховщика от выплаты в соответствующей части. Избежать перечисленных ошибок позволяет своевременное привлечение профильных специалистов и четкое следование установленным процедурам.

Кейс 1. Всегда ли экспедитор отвечает за утрату контейнеров?¹

Принято считать, что экспедитор отвечает за груз при любых обстоятельствах. И это представление сегодня лишь укрепляется: с 2026 года заметно расширили круг обязанностей и зону ответственности экспедиторов. Между тем

¹ Дело № А65-40632/2025

объем ответственности экспедитора напрямую зависит от характера принятых им на себя обязательств.

Показательным является дело № А65-40632/2025, рассматриваемое в Арбитражном суде Республики Татарстан. Между клиентом и экспедитором был заключен договор транспортной экспедиции, в рамках которого клиент поручил экспедитору забронировать места у морского перевозчика. В ходе перевозки по маршруту Шанхай – Санкт-Петербург контейнер с грузом упал за борт. После выплаты страхового возмещения страховщик в порядке суброгации предъявил требование к экспедитору, полагая его ответственным за утрату груза.

Защита экспедитора строилась на разграничении функций перевозчика и экспедитора. Ключевой довод заключался в том, что поручение клиента подтверждало выполнение экспедитором функций информационного и организационного характера (букинг, информирование клиента, расчетные услуги), но не принятие груза под перевозку. Экспедитор не осуществлял перевозку собственным транспортом, не являлся судовладельцем, не выдавал транспортных документов и не принимал на себя обязательства по сохранной доставке. Существенным обстоятельством стало и то, что перевозчика выбрал сам клиент, а в материалах дела отсутствовали экспедиторская и складская расписки, подтверждающие принятие груза в ведение экспедитора. Опираясь на положения Федерального закона № 87-ФЗ «О транспортно-экспедиционной деятельности» (далее – Закон о транспортной экспедиции) (ст. 2, 7), пункты 25-26 Постановления Пленума ВС РФ от 26.06.2018 № 26, а также пункты 4-5 Правил транспортно-экспедиционной деятельности (утв. Постановлением Правительства РФ от 08.09.2006 № 554), суд пришел к выводу об отсутствии оснований для возложения ответственности на экспедитора и отказал страховщику в иске.

Данное дело наглядно показывает: сам по себе факт участия лица в логистической цепочке в качестве экспедитора не означает его ответственности за утрату груза.

Кейс 2. Шторм в море – кто возместит ущерб?²

Шторм нередко воспринимается как классический пример непреодолимой силы, автоматически освобождающей перевозчика от ответственности. Однако судебная практика подходит к этому вопросу значительно тоньше. В Арбитражном суде города Москвы рассматривалось дело № А40-140640/2024, обстоятельства которого сводились к следующему. В рамках договора транспортной экспедиции экспедитор организовал морскую перевозку груза из Новороссийска в Малайзию. В пути судно попало в шторм, в результате чего груз был утрачен. Страховщик выплатил возмещение выгодоприобретателям и в порядке суброгации предъявил требования к перевозчику (корейской компании) и к его генеральному агенту (русской компании).

Позиция перевозчика строилась как на процессуальных, так и на материально-правовых доводах. Процессуально ответчик настаивал на оставлении иска без рассмотрения, возражая против применения ст. 248.1 АПК РФ. По существу же перевозчик ссылаясь на то, что предоставил мореходное и пригодное для перевозки судно, надлежащим образом закрепил груз, а его утрата произошла вследствие шторма – то есть в результате непреодолимой силы и «опасностей и случайностей на море» (ст. 124, 166 КТМ РФ, Гаагские правила 1924 года, Закон о торговле Кореи).

В защиту требований страховщика был выдвинут ключевой контрдовод: основания для освобождения перевозчика от ответственности, предусмотренные п. 1 ст. 166 КТМ РФ, в данном случае отсутствуют. Плохие погодные условия сами по себе не образуют «опасности или случайности на море» и не являются непреодолимой силой. При этом перевозчик подтвердил свою осведомленность о прогнозе погоды перед рейсом и техническую готовность судна, а заявленные им параметры погодных условий по общепринятой шкале Бофорта не свидетельствовали о наличии чрезвычайной ситуации. Иными словами, погодные условия оказались преодолимыми, а доказательств непреодолимой силы перевозчик не представил. Правовая по-

² Дело № А40-140640/2024.

зиция опиралась на ст. 166 КТМ РФ, приложение к Приказу МЧС России от 05.07.2021 № 429 (п. 2 «Природные ЧС», пп. 2.3.1 «Опасные метеорологические явления»), а также Правила безопасности морской перевозки грузов (Приказ Минтранса РФ № ВР-1/п).

В результате стороны заключили мировое соглашение. Дело наглядно демонстрирует: ссылка перевозчика на шторм не является безусловным основанием для освобождения от ответственности и требует доказывания как чрезвычайного, так и непреодолимого характера погодных условий.

Кейс 3. Порча груза из-за нарушения температурного режима³

Перевозка скоропортящихся грузов в рефрижераторных контейнерах предъявляет к перевозчику и экспедитору повышенные требования: даже незначительное отклонение температурного режима способно привести к полной утрате партии товара. Показательным является дело № А56–100753/2022, рассмотренное Арбитражным судом Северо-Западного округа. Между грузовладельцем и экспедитором был заключен договор транспортно-экспедиционного обслуживания, по которому экспедитор обязался организовать мультимодальную перевозку, включая морской участок, 882 коробки продукции в рефрижераторном контейнере при температурном режиме 0,1°C. Груз прибыл испорченным; грузовладелец провел экспертизу, утилизировал товар и предъявил претензию на сумму около 1,9 млн руб., в удовлетворении которой экспедитор отказал.

Экспедитор выстроил защиту на нескольких доводах: пропуске годичного срока исковой давности, нарушении самим истцом правил погрузки (препятствовавшем вентиляции), наличии в договоре условия о допустимом отклонении температуры в пределах 3 °С, а также на недоказанности того, что нарушение произошло именно на его этапе перевозки. Суд, однако, отклонил все эти возражения и оставил в силе решение о взыскании ущерба. Во-первых, срок исковой давности

не был пропущен: течение годичного срока правомерно приостанавливалось на период досудебного урегулирования спора (42 дня) в соответствии со ст. 202 ГК РФ и ст. 13 Закона о транспортной экспедиции. Во-вторых, причинно-следственная связь признана доказанной – термограмма неопровержимо зафиксировала нарушение температурного режима, повлекшее порчу груза. В-третьих, суд истолковал договор ограничительно: ссылка на «допустимое отклонение в 3°C» была отвергнута, поскольку это условие касается лишь кратковременных отключений электроснабжения для профилактических работ, а не систематического нарушения режима. Наконец, суд подтвердил, что экспедитор несет ответственность перед клиентом за действия привлеченных им перевозчиков (субподрядчиков).

Дело наглядно показывает, что термограмма является ключевым доказательством в спорах о порче рефрижераторных грузов. При этом суды толкуют договорные оговорки о «допустимых отклонениях температуры» ограничительно – исключительно в пользу кратковременных технических ситуаций, не позволяя использовать их для оправдания систематических нарушений холодовой цепи.

Кейс 4. Смещение груза и допрасходы на выгрузку – с кого взыскивать убытки?⁴

Не всякое повреждение груза при морской перевозке вызвано стихией: нередко причиной становится ненадлежащее исполнение перевозчиком своих обязанностей по размещению и креплению груза. Показателен следующий случай. Страхователь организовал перевозку оборудования по маршруту Шанхай – Санкт-Петербург. При разгрузке судна в порту назначения было выявлено смещение упаковок и повреждение груза, что повлекло дополнительные расходы на выгрузку и переупаковку, а также увеличение тарифа на перевалку аварийного груза. Перевозчик объяснял ущерб воздействием шторма. Однако привлеченные эксперты установили иную причину – неправильное размещение

³ Дело № А56-100753/2022.

⁴ Дело № А40-347321/2025.

грузовых мест в трюмах судна, а также недостаточное разделение и крепление штабелей груза. Признав случай страховым, страховщик выплатил возмещение, после чего в порядке суброгации предъявил требование к перевозчику (ст. 15, 393, 965, 1064 ГК РФ).

Правовая позиция страховщика основывалась на том, что понесенные убытки – как от повреждения груза, так и в виде дополнительных расходов на перевалку аварийного груза – находятся в прямой причинно-следственной связи с поведением перевозчика. Ключевой довод заключался в том, что данные убытки не возникли бы, если бы перевозчик обеспечил надлежащее крепление и сохранность груза, проявил должную заботливость и в целом надлежащим образом исполнил принятые на себя обязательства. При отсутствии указанных нарушений переданный перевозчику груз был бы доставлен в надлежащем состоянии, что полностью исключало бы причинение вреда. Таким образом, именно перевозчик как лицо, ответственное за сохранную доставку, обязан возместить причиненные убытки, а ссылка на шторм, опровергнутая экспертным заключением, не освобождает его от ответственности.

На текущий момент дело находится на стадии урегулирования в суде. Сильная доказательственная позиция страховщика, подкрепленная экспертным заключением

о действительных причинах смещения и повреждения груза, создает предпосылки для разрешения спора путем заключения мирового соглашения.

Уроки из практики: краткое резюме

Урегулирование страховых убытков в морских перевозках представляет собой комплексную правовую задачу, требующую учета норм национального и международного права, сложившейся судебной практики и обычаев морского оборота. Современные вызовы – санкционные ограничения, цифровизация, изменение конвенционного регулирования – требуют от участников рынка повышенного внимания к договорному оформлению отношений и формированию доказательной базы.

Эффективная защита интересов сторон возможна лишь при системном подходе, который сочетает грамотное правовое сопровождение, проактивный риск-менеджмент и применение современных технологических решений. При этом дальнейшее совершенствование российского законодательства в сфере урегулирования страховых убытков при морских перевозках – в том числе его адаптация к санкционным реалиям – остается актуальной задачей как для правовой науки, так и для практики. ■



Ilya Chekhin,

Attorney-at-Law, Counsel at KISLOV.LAW; LL.M., Naconal Research University Higher School of Economics (Moscow)

Marine Cargo Insurance: Common Mistakes and Defence Strategies in Loss Adjustment

The article examines the legal issues arising in the adjustment of marine insurance claims. The author analyses the features of the legal framework of marine insurance, addresses current issues in judicial practice, reviews significant Russian court judgments, and provides practical recommendations for minimising risks for parties involved in maritime carriage.

Keywords: marine insurance, cargo loss, loss mitigation, subrogation, seaworthiness, insurable interest, case law.

Common Risks in Carriage by Sea

Carriage by sea remains one of the most cost-effective yet risky methods of cargo delivery. The length of sea voyages, dependence on weather conditions, passage through the territorial waters of various states, and the involvement of numerous parties expose cargo to a wide range of risks. The most common are the so-called “perils of the sea,” including storms, heavy seas, seawater damage, and cargo spoilage due to condensation (cargo sweat). Additional risks include fires, vessel collisions, groundings and containers lost overboard.

Another category of risks includes technical failures and unlawful acts such as reefer equipment failures resulting in temperature deviations, theft, piracy and misdelivery of cargo without an original bill of lading being presented. For this reason, marine cargo insurance is not merely a formality but an essential risk management tool.

Stages of Loss Adjustment: A Litigation Lawyer’s Perspective

Marine insurance claims adjustment generally consists of two stages: pre-litigation and litigation. The pre-litigation stage is of paramount importance, as the outcome of the entire case largely depends on the quality of the initial loss documentation. This stage involves notifying the insurer of the insured event, documenting the nature and extent of the damage, compiling a complete set of supporting documents (including the bill of lading, insurance policy, survey reports, commercial damage reports, and photographic evidence), and arranging for an independent cargo survey or expert examination.

At the same time, the legal merits of the claim are assessed, the quantum of loss is determined, requests for information are submitted to third parties (including the carrier, surveyor, and port authorities), and all relevant evidence is preserved. The pre-litigation stage typically concludes with the submission of a formal claim

to the liable party or its insurer, followed by negotiations and, where appropriate, mediation. These procedures may result in agreement on the amount of compensation, a payment schedule, and appropriate security. Any agreement reached is formalised in a settlement agreement, compliance with which should be carefully monitored.

If the dispute cannot be resolved out of court, it proceeds to the litigation stage. The first step is to develop a litigation strategy, including determining the appropriate jurisdiction, identifying the parties to the dispute, calculating the amount of the claim, and verifying the applicable limitation period. Where necessary, an application for interim measures may also be filed. The next stage involves collecting and organising evidence, filing the statement of claim, and participating in court proceedings, during which the court examines the evidence and, where necessary, appoints a forensic expert examination. The proceedings conclude with the issuance of a judgment, which may be appealed before a higher court. The final stage is the enforcement of the judgment, including obtaining a writ of execution and commencing enforcement proceedings through the Federal Bailiff Service of the Russian Federation (FSSP) or the debtor's bank, while monitoring the effectiveness of enforcement measures. Legal costs are generally recoverable from the unsuccessful party. In addition, the parties may conclude a settlement agreement at any stage of the proceedings, often allowing the dispute to be resolved more quickly and at lower cost.

Common Mistakes in Loss Adjustment (To Be Avoided)

In practice, a significant proportion of insurance claim denials and unsuccessful disputes result from mistakes made by the cargo owner during the claims adjustment process. One of the most common mistakes is the late notification of the insurer or the failure to comply with the applicable time limits for bringing claims against the carrier or freight forwarder. Since maritime transport is subject to relatively short limitation periods, even a minor delay may result in the loss of the right to compensation. Another common problem is inadequate documentation and insufficient evidence gathering. The absence of a commercial damage report, survey report,

photographic evidence, or a timely expert examination significantly weakens the claimant's position and makes it more difficult to establish both the occurrence and the extent of the loss.

Particular attention should be paid to mistakes relating to the parties' conduct in correspondence and the identification of the proper defendant. Written admissions of liability or waivers of claims made during negotiations with counterparties are often used against the claimant in subsequent proceedings. The right to compensation may also be lost where a claim is brought against a party that is not legally liable for the loss. In such cases, valuable time is wasted pursuing the wrong party, while the actual wrongdoer remains outside the scope of the proceedings. Finally, failure to comply with the insurer's reasonable instructions aimed at mitigating the loss may itself constitute a serious breach. Acting contrary to such instructions is inconsistent with Article 272 of the Merchant Shipping Code (hereinafter, the "MSC") and Article 962 of the Civil Code of the Russian Federation (hereinafter, the "CC") and may constitute an independent ground for reducing or denying insurance indemnity to the extent of the resulting loss. These risks can largely be avoided by engaging qualified professionals at an early stage and strictly following the established claims adjustment procedures.

Case 1. Is a Freight Forwarder Always Liable for the Loss of Containers?¹

It is commonly believed that a freight forwarder is liable for the cargo under any circumstances. This perception has become even stronger today: since 2026, the scope of freight forwarders' duties and liability has expanded significantly. However, the extent of a freight forwarder's liability depends directly on the nature of the obligations assumed.

An illustrative example is Case No. A65-40632/2025, considered by the Commercial Court of the Republic of Tatarstan. A freight forwarding agreement was concluded between the client and the freight forwarder, under which the client instructed the freight forwarder to book cargo space with a sea carrier. During the voyage from Shanghai to St. Petersburg, a container carrying cargo fell overboard. After paying the insurance

¹ Case No. A65-40632/2025

indemnity, the insurer filed a subrogated claim against the freight forwarder, alleging that it was liable for the loss of the cargo.

The freight forwarder's defence was based on the distinction between the functions of a carrier and those of a freight forwarder. The key argument was that the client's instructions confirmed that the freight forwarder performed informational and organisational functions (booking, informing the client, and settlement services), but did not accept the cargo for carriage. The freight forwarder did not perform the carriage using its own means of transport, was not the shipowner, did not issue transport documents, and did not assume responsibility for the safe delivery of the cargo. Another significant circumstance was that the carrier had been chosen by the client, and the case file contained neither a forwarder's receipt nor a warehouse receipt confirming that the cargo had been accepted into the freight forwarder's custody. Relying on Federal Law No. 87-FZ "On Transport and Freight Forwarding Activities" (Arts. 2 and 7), paragraphs 25-26 of Resolution No. 26 of the Plenum of the Supreme Court of the Russian Federation dated 26 June 2018, as well as paragraphs 4-5 of the Rules on Transport and Freight Forwarding Activities (approved by Government Resolution No. 554 dated 8 September 2006), the court concluded that there were no grounds for holding the freight forwarder liable as a carrier.

This case clearly demonstrates that liability for loss of cargo cannot be inferred merely from a party's participation in the logistics chain as a freight forwarder.

Case 2. Storm at Sea: Who Bears the Loss?²

A storm is frequently regarded as the quintessential example of force majeure, automatically exempting the carrier from liability. However, judicial practice approaches this issue much more subtly. The Commercial Court of Moscow considered Case No. A40-140640/2024, the facts of which were as follows. Under a freight forwarding contract, the forwarder organised the sea carriage of cargo from Novorossiysk to Malaysia. During the voyage, the vessel

encountered a storm, resulting in the loss of the cargo. The insurer paid insurance indemnity to the beneficiaries and, by way of subrogation, filed claims against the carrier (a Korean company) and its general agent (a Russian company).

The carrier's position was based on both procedural and substantive legal arguments. Procedurally, the defendant requested that the claim be dismissed without consideration, objecting to the application of Article 248.1 of the Commercial Procedure Code of the Russian Federation (hereinafter, the "CPC"). On the merits, the carrier argued that it had provided a seaworthy vessel fit for the intended voyage, had properly secured the cargo, and that the loss occurred as a result of a storm, that is, due to force majeure and "perils of the sea" (arts. 124 and 166 of the MSC, the Hague Rules 1924, and the Korean Commercial Code).

A key counterargument was advanced in support of the insurer's claim: the grounds for exempting the carrier from liability under Paragraph 1 of Article 166 of the MSC simply did not apply in this instance. Adverse weather conditions, in and of themselves, do not constitute "perils of the sea" nor do they amount to force majeure. Moreover, the carrier had acknowledged its awareness of the pre-voyage weather forecast and the vessel's technical readiness, while the weather parameters it cited, measured against the universally accepted Beaufort scale, did not indicate any emergency situation. In other words, the weather conditions were not insurmountable, and the carrier failed to adduce any evidence of force majeure. This legal position was grounded in Article 166 of the MSC, the Annex to EMERCOM Order No. 429 dated 5 July 2021 (Item 2, "Natural Emergencies;" Sub-item 2.3.1, "Dangerous Meteorological Phenomena"), and the Rules for the Safety of Sea Cargo Transportation (Ministry of Transport Order No. VR-1/p).

As a result, the parties concluded a settlement agreement. The case clearly demonstrates that a carrier's reliance on a storm is not, in itself, sufficient to exempt it from liability and that such an exemption requires proof that the weather conditions were both extraordinary and insurmountable.

² Case No. A40-140640/2024.

Case 3. Cargo Spoilage Due to Temperature Control Breach³

The transportation of perishable goods in reefer containers imposes heightened obligations on carriers and freight forwarders: even a minor deviation from the required temperature regime may result in the total loss of a shipment. An illustrative example is Case No. A56–100753/2022, considered by the Commercial Court of the North-Western District. A freight forwarding agreement was concluded between the cargo owner and the freight forwarder, under which the freight forwarder undertook to arrange multimodal transportation, including the sea leg, of 882 boxes of perishable food products in a reefer container at a temperature of 0.1°C. The cargo arrived spoiled; the cargo owner arranged for an expert examination, disposed of the goods, and filed a claim for approximately 1.9 million roubles, which the freight forwarder refused to satisfy.

The freight forwarder based its defence on several arguments: the expiration of the one-year limitation period, the claimant's own breach of the loading requirements (which impeded ventilation), the existence of a contractual clause allowing a temperature deviation of up to 3°C, and the failure to prove that the breach occurred specifically during its stage of transportation. The court, however, rejected all these arguments and upheld the judgment awarding damages. First, the limitation period had not expired: the one-year period had been lawfully suspended for the duration of the pre-trial dispute resolution procedure (42 days) in accordance with art. 202 of the CC and art. 13 of the Law on Transport and Freight Forwarding Activities. Second, the court found that the causal link had been established: the temperature logger data (thermogram) conclusively recorded the breach of the temperature regime that caused the spoilage of the cargo. Third, the court interpreted the contractual provision restrictively: the reference to an "allowable deviation of 3°C" was rejected because that provision applied only to short-term power interruptions during maintenance work and not to a systematic breach of the temperature regime. Finally, the court confirmed that the freight

forwarder is liable to the client for the acts of the carriers (subcontractors) engaged by it.

The case clearly shows that a thermogram is the key piece of evidence in disputes concerning the spoilage of reefer cargo. At the same time, courts interpret contractual clauses on "allowable temperature deviations" restrictively, applying them exclusively to short-term technical interruptions and not permitting them to justify systematic breaches of the cold chain.

Case 4. Cargo Shifting and Additional Discharge Expenses: Who is Liable for the Losses?⁴

Not all cargo damage during sea transportation is caused by natural forces; it is often the result of the carrier's improper performance of its obligations regarding the stowage and securing of the cargo. The following case is illustrative. The policyholder arranged the transportation of equipment on the Shanghai–St. Petersburg route. Upon discharge at the port of destination, the packages were found to have shifted and the cargo was found to be damaged, resulting in additional expenses for unloading and repackaging, as well as increased handling charges for the damaged cargo. The carrier attributed the damage to a storm. However, the experts engaged in the case identified a different cause—improper stowage of the cargo units in the vessel's holds, as well as insufficient separation and securing of the cargo stacks. After recognising the incident as an insured event, the insurer paid insurance indemnity and subsequently, by way of subrogation, filed a claim against the carrier (arts. 15, 393, 965, and 1064 of the CC).

The insurer's legal position was based on the fact that the losses incurred, both as a result of the damage to the cargo and in the form of additional expenses for handling the damaged cargo, were directly caused by the carrier's conduct. The key argument was that these losses would not have occurred if the carrier had properly secured the cargo, exercised due care, and duly performed its contractual obligations. Had these obligations been properly performed, the cargo entrusted to the carrier would have been delivered in good

³ Case No. A56-100753/2022.

⁴ Case No. A40-347321/2025.

condition, and no loss would have occurred. Accordingly, the carrier, as the party responsible for the safe delivery of the cargo, is liable for the losses incurred, and its reliance on the storm, which was disproved by the expert opinion, does not exempt it from liability.

At present, the case is pending before the court. The insurer's strong evidentiary position, supported by the expert opinion establishing the actual causes of the cargo shift and damage, creates favourable conditions for resolving the dispute by way of a settlement agreement.

Lessons from Practice: A Brief Summary

Adjusting insurance claims arising from maritime carriage is a complex legal task that requires careful consideration of domestic and

international law, established case law, and the customs of maritime trade. Modern challenges, including sanctions, digitalisation, and changes in the international legal framework, require market participants to pay greater attention to the contractual regulation of their relationships and the proper preservation of evidence.

Effective protection of the parties' interests is possible only through a systematic approach combining competent legal support, proactive risk management, and the use of modern technological solutions. At the same time, further development of Russian legislation governing the adjustment of insurance claims arising from carriage by sea, including its adaptation to the realities of sanctions, remains a key priority for both legislators and legal practitioners. ■



Ольга Пахаренко,
Финансовый университет при Правительстве РФ

Киберриски и навигационная ошибка: границы ответственности в современном морском страховании

1. Вступление

Развитие новых технологий не только приводит к росту производительности и снижению издержек, но и влечет повышенные риски от их использования. Согласно отчету Майкрософт о цифровой защите 2024 года в период с июля 2023-го по июль 2024-го, пользователи сталкивались с 600 миллионами кибератак в день¹. По данным CYTUR Inc.,² в 2025 году зафиксировано 828 морских кибератак, что на 103% больше, чем в предыдущий год³. В докладе за 2025 год Майкрософт отмечает, что транспорт является одной из главных целей кибератак, а это влечет как цифровые, так и материальные последствия⁴. Наличие материального ущерба от действий в цифровой среде трансформирует классическое понятие морского риска и заставляет переосмыслить границы страхового покрытия в морском страховании.

2. Понятие и свойства киберриска

Единое определение киберриска и киберинцидента еще не сформировалось. Участники рынка страхования характеризуют киберриски как «любые риски, возникающие в результате использования информационно-коммуникационных технологий и ставящие под угрозу конфиденциальность, доступность и целостность данных и услуг в отношении этих данных»⁵. Для понимания специфики этих рисков важно обратиться к классификации объектов, которые могут быть от них застрахованы. Согласно исследованию Организации экономического сотрудничества и развития (ОЭСР), объектами киберстрахования могут являться: перерыв в работе; штрафы; пени; физический ущерб имуществу – объекту кибератаки, который не всегда прямо связан с мореплаванием; телесные повреждения и смерть, а также ответственность директоров

¹ Microsoft Digital Defense Report 2024. URL: <https://cdn-dynmedia-1.microsoft.com/is/content/microsoftcorp/microsoft/final/en-us/microsoft-brand/documents/Microsoft%20Digital%20Defense%20Report%202024%20%281%29.pdf> (дата обращения: 11.03.2026).

² CYTUR Inc – разработчик платформы морской кибербезопасности CYTUR Inc.

³ Maritime Cyber Threat White Paper 2026. URL: https://download.cytur.net/Maritime_Cyber_Threat_White_Paper_2026_eng.pdf (дата обращения: 11.03.2026).

⁴ Microsoft Digital Defense Report 2025. URL: <https://cdn-dynmedia-1.microsoft.com/is/content/microsoftcorp/microsoft/msc/documents/presentations/CSR/Microsoft-Digital-Defense-Report-2025.pdf#page=1> (дата обращения: 11.03.2026).

⁵ Enhancing the Role of Insurance in Cyber Risk Management. URL: https://www.oecd.org/content/dam/oecd/en/publications/reports/2017/12/enhancing-the-role-of-insurance-in-cyber-risk-management_g1g82a47/9789264282148-en.pdf (дата обращения: 11.03.2026).

и должностных лиц⁶. Для анализа правового определения киберриска стоит обратиться к определению классического страхового риска. Так, понятие страхового риска может быть сформулировано как «возможное причинение вреда в результате воздействия определенной опасности с учетом вероятностных характеристик причинения этого вреда этой опасностью»⁷. Исходя из определения, можно сказать, что страховому риску присущи свойства опасности, возможного причинения вреда опасностью, причинно-следственной связи между опасностью и причинением вреда, вероятностного причинения вреда⁸.

В английской доктрине морского страхования страховой риск представляет собой предусмотренное договором событие, вредоносное действие которого может привести к утрате или уменьшению имущественных интересов страхователя или выгодоприобретателя. Также страховой риск можно охарактеризовать через его специфические черты – так, риск должен быть случайным (*fortuitous*), то есть не являться обычным процессом воздействия морских природных явлений на объект страхования⁹; риск должен представлять собой опасность, которая является следствием навигации или связана с ней, то есть иметь необходимую связь с морем и характером морского предприятия¹⁰. Более того, такой риск должен исходить от «внешних» случайных обстоятельств, что отличает его от свойств, присущих судну или грузу в силу их природы как вещи, то есть от естественного износа или внутренних пороков¹¹. Как и обычный страховой риск, морской риск должен обладать свойством вероятности, которая определяется через статистические данные о наступлении аналогичных событий¹². Причем такая вероят-

ность должна носить лишь возможный характер, а не являться неизбежной¹³.

Киберриск схож с классическим страховым риском. Так, для него характерна неопределенность в силу широкого перечня внешних действий, провоцирующих наступление страхового случая – например, непреднамеренные акты в виде системных сбоев или злонамеренные атаки лиц, не имеющих отношения к страхователю¹⁴. Как и любой страховой риск, киберриск предполагает наступление неблагоприятных последствий для застрахованного интереса¹⁵. Так же, как и для выплаты возмещения по любому риску, между опасностью и вредом должна быть установлена причинно-следственная связь. Однако с учетом растущей автоматизации мореплавания стоит отметить, что вред цифровым системам может повлечь не только нарушение в работе автоматических систем конкретного судна, но и вред имуществу. В таких случаях перед страховщиками встанет вопрос о наличии непосредственной причинно-следственной (*proximate causation*) связи между, например, кибератакой и косвенно спровоцированным пожаром¹⁶. С учетом формулировок *fire* и *explosion policies*, не указывающих на ограниченный перечень причин, провоцирующих страховые случаи, можно предположить, что случаи пожара и взрывов, наступившие в результате кибератаки, будут покрываться стандартными полисами¹⁷. Однако данный вопрос возникает не только в связи с косвенной причиной имущественных последствий, но и в связи с возможностью остановки работы цифровых систем, затрудняющих работу судна или порта, без фактического ущерба имуществу¹⁸.

⁶ Enhancing the Role of Insurance in Cyber Risk Management [OECD 2017]. P. 20–21.

⁷ Фогельсон Ю.Б. Страхование: теоретические основы и практика применения М. 2012. С. 133.

⁸ См. выше. Там же. С. 138.

⁹ Howard B. The Law of Marine Insurance. Oxford. 2006. P. 332.

¹⁰ Ibid. P. 338–341.

¹¹ Global Process Systems Inc v Syarikat Takaful Malaysia Bhd (The Cendor Mopu) [2011] UKSC 5 [81].

¹² Фогельсон Ю.Б. Указ. соч. С. 142.

¹³ Bennett H. Op. cit. P. 476.

¹⁴ Wang F. The role of insurance in regulating cyber risks in the shipping industry / Research Handbook on Marine Insurance Law / ed. Özlem Gürses. Cheltenham. 2024.

¹⁵ Как указано в докладе ОЭСР: финансовые, имущественные потери, ответственность перед третьими лицами

¹⁶ Howard B. Op. cit. 302.

¹⁷ Özcan F. Digital to Physical: Cyber-Related Fire Risks in MASS// Journal of Physics: Conference Series. Vol. 3123. URL: <https://iopscience.iop.org/article/10.1088/1742-6596/3123/1/012035/pdf>.

¹⁸ Özcan F. Can a Cyber-Attack on a Mobilised Vessel Qualify as Capture and Seizure under English Marine Insurance Law? // NUS Centre For Maritime Law Working Paper Series. 2026/3. P. 30.

Стоит отметить, что киберриски могут проявляться как в умышленных действиях, направленных на причинение вреда, так и в неумышленных, случайных событиях. Многообразие киберугроз подтверждается открытыми базами данных – наиболее распространены DDoS атаки, программы-вымогатели (ransomware) и вредоносные программы (malware), глушение сигнала GPS и подмена данных в навигационных системах (ECDIS, AIS), а также кража информации¹⁹. В любом случае вред, причиняемый и умышленными действиями (*cyber acts*), и случайными операционными ошибками (*cyber incidents*) в своем многообразии и непредсказуемости, создает проблему для страховщиков, так как вероятность наступления страхового случая зависит от управления киберрисками на конкретном судне²⁰.

3. Связь между киберриском и киберинцидентом

С учетом того, что киберриск является вероятностной характеристикой и предметом страховой оценки, он охватывает широкий перечень умышленных и неосторожных действий, способствующих наступлению вреда. В свою очередь, киберинцидент, как и инцидент любого рода, означает «случай» (*casualty*), «событие» (*event*) или «происшествие» (*occurrence*), то есть источник конкретного события, происходящего в определенном месте в определенное время определенным образом²¹. Например, это может быть утрата или несанкционированное уничтожение, изменение, раскрытие или получение доступа к цифровой системе²².

Определить связь между риском и инцидентом позволяет наличие между ними «непосредственной причинно-следственной связи»

(*proximate cause*)²³. Развитие английской судебной практики выделило два фактора, влияющих на «непосредственность» причинно-следственной связи: во-первых, это временная непосредственность, во-вторых, ее «эффективность», то есть роль фактора в появлении непосредственного результата²⁴. Эффективность причины выявляет тот фактор, который поспособствовал наступлению вреда, несмотря на действие морских факторов. Например, в деле *Leyland Shipping* было установлено, что непосредственной причиной затопления стало торпедирование судна, несмотря на то, что судно после повреждения добралось до гавани, где произошло попадание воды в пробоину²⁵. Хотя попадание воды на судно было ближе по времени к наступлению имущественных последствий, изначально появление пробоины спровоцировала попавшая в судно торпеда. В этом же деле был сформулирован вывод, что *causation is not a chain, but a net*, поэтому один фактор может повлечь за собой целую «сеть» обстоятельств. Данный подход был развит в деле *Allianz Insurance* (2023)²⁶, где суд рассмотрел конкуренцию двух «непосредственных» причин: военных действий в 1942 году и контролируемой детонации бомбы в 2021 году. В данном случае ни один из факторов не является единственным и прямо зависит от другого, независимо от временного разрыва между ними. В отношении киберрисков такой подход применим в случаях, когда киберинцидент стал узлом в такой «сети» факторов, сделавшим наступление вреда неизбежным²⁷.

Логично предположить, что в таком случае к киберинцидентам применяются и иные классические подходы. Например, в деле *Wayne Tank* было выработано правило, согласно которому если убыток вызван равнозначно эффективными причинами, одна из которых застрахована,

¹⁹ Maritime Cyber Attack Database. URL: <https://www.nhlstenden.com/en/maritime-cyber-attack-database> [дата обращения 20.07.2026].

²⁰ Рекомендации по управлению киберрисками выпускаются некоторыми организациями: URL: <https://www.imo.org/en/ourwork/security/pages/cyber-security.aspx> [дата обращения 11.03.2026].

²¹ Thomas D.R. *The Modern Law of Marine Insurance*: Vol. 5. Oxford. 2023. P. 49.

²² Данное понятие инцидента описано в BIMCO Cyber Security Clause 2019. URL: <https://www.bimco.org/contractual-affairs/bimco-clauses/current-clauses/cyber-security-clause-2019/> [дата обращения 20.07.2026].

²³ Marine Insurance Act 1906, s 55(1).

²⁴ Fatima Ö. Breaking the chain of causation in English marine insurance law (Novus Actus Interveniens) // *WMU Journal of Maritime Affairs*. 2026. P. 5–6

²⁵ *Leyland Shipping Co Ltd v Norwich Union Fire Insurance Society Ltd* [1918] AC 350

²⁶ *Allianz Insurance Plc v University of Exeter* [2023] EWHC 630 (TCC).

²⁷ Özcan F. Digital to Physical: Cyber-Related Fire Risks in MASS. P. 8

а другая исключена из полиса, то исключение имеет приоритет и освобождает страховщика от выплаты²⁸. Однако если одна из причин застрахована, а вторая просто не покрывается, а не исключена, то страховщик не освобождается от выплаты²⁹. С учетом распространения оговорок об исключении страхования киберрисков вероятность исключения ответственности страховщика для случаев киберинцидентов возрастает.

Также стоит отметить, что общее правило о непрерывности причинной связи, вызванной действиями людей, относимо и к киберинцидентам³⁰. В деле *JB Cocoa Sdn Bhd* рассматривалось влияние кибератаки NotPetya на задержку выдачи груза³¹. Кибератака была признана сопутствующей причиной, тогда как первоначальной являлось необеспечение перевозчиком сохранности груза. Такая обязанность заключалась в том числе в обеспечении разумных мер по кибербезопасности, помимо классического обеспечения надлежащего размещения. В данном деле было признано, что кибератака не была «эффективнее» чем нарушение перевозчиком обязанности обеспечить сохранность груза.

Стороны свободны в изменении пределов своих обязательств и могут изменить тест причинности к конкретному полису. Например, в оговорке CL 380 используется формулировка *directly or indirectly caused by*, что расширяет «сеть» связанных факторов. В ст. 55 (2) *Marine Insurance Act* используется формулировка *attributable to*, что также шире классического *proximately caused*. В договорах фрахта еще используется *consequent on* или *arising from*,

что подразумевает наличие промежуточного события между убытком, то есть потерей фрахта, и непосредственной причиной, то есть застрахованным риском³².

4. Кумуляция киберрисков

В доктрине страхования было выработано понятие кумуляции рисков – пространственного и временного сосредоточения застрахованных объектов или имущественных интересов в одной локации, что делает их одновременно уязвимыми для одного и того же страхового события³³. С такой ситуацией может не справиться принцип эквивалентности, на котором страховщики основывают свою деятельность за счет диверсификации страхуемых рисков³⁴. В отношении киберрисков кумуляция приобретает системный характер и транснациональный масштаб³⁵. Основными причинами возникновения кумуляции являются: (1) использование идентичного программного обеспечения или облачных сервисов (например, технологии спутниковой связи VSAT или навигационной системы ECDIS)³⁶, (2) взаимосвязь информационных технологий, оперирующих цифровыми данными, и операционных технологий, управляющих физическим оборудованием на борту, в том числе автономных судов, обуславливает физические последствия цифровых инцидентов³⁷, (3) концентрация грузов в логистических узлах с автоматизированным управлением создает риски появления «мобильной» и «стационарной» кумуляции³⁸. Главная опасность кумуляции – несостоятельность традиционных актуарных моделей, которые основаны

²⁸ Wayne Tank and Pump v Employers Liability Assurance Corp [1974] QB 57.

²⁹ Такой подход был установлен в деле *JJ Lloyd Instruments v Northern Star Insurance Co (The Miss Jay Jay)* [1987] 1 Lloyd's Rep 32.

³⁰ Это правило также применялось в деле *Allianz Insurance* и было сформулировано следующим образом: «For this purpose, human actions are not generally regarded as negating causal connection, provided at least that the actions taken were not wholly unreasonable or erratic».

³¹ *JB Cocoa Sdn Bhd and Others v Maersk Line AS* [2023] EWHC 2203 (Comm).

³² Song M., *Causation in Insurance Contract Law*, 2nd ed. Oxford. 2024. P. 180.

³³ Freichel, Stephan L. K.; Wörtge, Johannes K.; Haas, Arthur; ter Veer, Lars *Cargo Accumulation Risks in Maritime Supply Chains: A new perspective towards Risk Management for Theory, and Recommendations for the Insurance Industry and Cargo Shippers* // *Bundesvereinigung Logistik (BVL)*. Vol. 15. No 1, P. 3.

³⁴ Risk Management Solutions, Inc.; Cambridge Centre for Risk Studies. *Managing Cyber Insurance Accumulation Risk*. URL: <https://www.jbs.cam.ac.uk/wp-content/uploads/2020/08/crs-rms-managing-cyber-insurance-accumulation-risk.pdf> [дата обращения: 11.03.2026].

³⁵ Li M., Zhou J., Chattopadhyay S., Goh M., *Maritime Cybersecurity: A Comprehensive Review*. // *IEEE Transactions on Intelligent Transportation Systems*. 2024. P. 1.

³⁶ Ibid, P. 1.

³⁷ Gaskell N. and Forrest C. *Cyber-worthiness in shipping*. Oxford. 2026. P. 4.

³⁸ Freichel, Stephan L. K.; Wörtge, Johannes K.; Haas, Arthur; ter Veer, Lars (2022) ..., C. 3.

на независимости событий, в связи с чем ситуация, когда многие страховщики могут быть поражены одновременно, просто не учитывается³⁹. На нынешнем этапе развития информационных технологий сложно представить такой масштаб киберинцидента, который повлек бы наступление разного рода страховых случаев у не связанных друг с другом страхователей в таком объеме, что страховщики не справились бы с выплатами по всем таким случаям. Однако с учетом темпов развития технологий и многообразия способов кибератак такая ситуация может возникнуть как минимум локально, например из-за локального сбоя или атаки⁴⁰.

5. Дело *Watford Community Housing Trust v Arthur J Gallagher Insurance Brokers Ltd*

В отношении ситуации, когда инцидентом задета группа лиц, предъявляющая требования к одному лицу – страховщику, английская правовая доктрина использует механизм агрегации убытков (*aggregation of losses*), на основе которого несколько претензий объединяются в одну для целей соблюдения лимитов покрытия при условии, что все претензии возникли из одного источника или первоначальной причины (*original cause*)⁴¹.

На этом фоне стоит отметить английский прецедент *Watford Community Housing Trust v Arthur J Gallagher Insurance Brokers Ltd*⁴², в котором 23 марта 2020 года сотрудник страхователя (*Watford Community Housing Trust*) ошибочно разослал электронное письмо 3167 получателям, допустив утечку персональных данных 3544 лиц. Это событие инициировало 1136 жалоб, из которых около 1050 были признаны обоснованными требованиями. Страхователь предъявил иск своему брокеру (*Arthur J Gallagher Insurance Brokers Ltd*) за профессиональную небрежность, выразившуюся в несвоевременном уведомлении одного из трех потенциально применимых страховщиков по полису профессиональной от-

ветственности (*Professional Indemnity Insurance*). Брокер, признав небрежность, настаивал на защите вследствие «отсутствия убытков» (*no loss defense*), утверждая, что даже при надлежащем уведомлении условия о «двойном страховании» во всех полисах ограничили бы совокупное возмещение суммой в 5 млн фунтов стерлингов, которую страхователь уже получил от других страховщиков.

Данное дело интересно рассмотреть с точки зрения применения договорных механизмов агрегации, позволяющих квалифицировать множество индивидуальных требований как единый страховой случай для целей определения лимитов ответственности и применения франшизы.

Во-первых, суд проанализировал действие агрегационных оговорок, содержащихся как в полисах киберстрахования, так и в полисах страхования профессиональной ответственности. Согласно соответствующим условиям договора, множественные требования, возникающие вследствие одного и того же либо серии взаимосвязанных действий, ошибок или упущений, подлежали рассмотрению как единая страховая претензия. В рассматриваемом деле объединяющим обстоятельством (*unifying factor*) была признана единственная ошибочная рассылка электронного письма, послужившая причиной возникновения тысяч потенциальных требований.

Во-вторых, решение отражает устоявшийся в английской доктрине подход, согласно которому агрегация представляет собой особый договорный механизм, основанный на специально сконструированной причинно-следственной связи и предназначенный прежде всего для определения (а чаще всего ограничения) объема страхового покрытия⁴³. Подтвердив наличие единого объединяющего фактора, суд признал, что массовая утечка персональных данных вследствие одного ошибочного действия должна рассматриваться как единое событие при применении лимитов страховой ответственности.

³⁹ Welinschi G., *Cyber Insurance: International Standards and Practices* // Annual International Scientific Conference «Competitiveness and Innovation in the Knowledge Economy». 2025. P. 4.

⁴⁰ Страховщики понесли достаточно серьезные потери из-за кибератаки NotPetya в 2017 года, а также из-за сбоя в программном обеспечении CrowdStrike см. URL: <https://www.insur-info.ru/press/194326/> (дата обращения 20.07.2026).

⁴¹ Song M. Op. cit. P. 197

⁴² [2025] EWHC 743 (Comm).

⁴³ Song M. Op. cit. P. 198.

6. Ограничение ответственности страховщиков

В связи с неурегулированностью киберстрахования у участников рынка страхования появилось много экономических вызовов. В ответ на них страховщики стали использовать оговорки об исключении ответственности о выплате возмещения за ущерб, вызванный кибератакой, из стандартных полисов *Hull & Machinery (H&M)*. Так, разработанная в 2003 году оговорка CL 308 исключает любые убытки, ущерб или обязательства, прямо или косвенно вызванные использованием компьютера, программного обеспечения или вируса «в качестве средства для причинения вреда» (*as a means for inflicting harm*)⁴⁴. Однако в доктрине подчеркивается, что «средство причинения вреда» подразумевает наличие злого умысла (*malicious intent*), то есть оговорка охватывает случаи использования киберриска именно для атаки; технический сбой системы в таком случае под исключение попадать не должен⁴⁵. Оговорка LMA 5402 (*Marine Cyber Exclusion*), в свою очередь, исключает любые кибер-инциденты, включая системные сбои и ошибки. Другая оговорка, LMA 5403 (*Marine Cyber Endorsement*), охватывает только неумышленные киберриски и исключает умышленные кибератаки⁴⁶.

В связи с исключением киберинцидентов из страхового покрытия страховщики часто пытаются классифицировать кибератаки как «враждебные действия» или «акты терроризма» (*hostile or warlike action exclusion*), которые традиционно исключаются из стандартных полисов H&M⁴⁷.

7. Дело Merck & Co Inc v ACE American Insurance Co

Дело *Merck & Co Inc v ACE American Insurance Co*⁴⁸, широко известное как дело NotPetya по на-

званию кибератаки, произошедшей в 2017 г., определило подходы к толкованию военных исключений применительно к государственно поддерживаемым кибератакам. Центральным вопросом спора стало определение того, может ли стандартная оговорка об исключении убытков, вызванных «враждебными или военными действиями», распространяться на кибератаку, осуществленную государственным актором, но направленную против гражданской коммерческой инфраструктуры.

Первоначально атака была направлена на государственные органы и коммерческие организации Украины посредством компрометации бухгалтерского программного обеспечения М. Е. Дос, однако впоследствии распространилась на информационные системы организаций по всему миру. В результате заражения более 40000 компьютеров глобальной корпоративной сети компания *Merck & Co* понесла убытки, оцениваемые приблизительно в 1,4 млрд долларов США.

Страховщики, предоставившие покрытие по договорам страхования имущества по модели *all risks*, отказали в выплате страхового возмещения, сославшись на исключение, касающееся убытков, вызванных враждебными или военными действиями правительства либо иной суверенной власти. При решении данного дела суд исходил из следующего. Во-первых, суд установил, что страхователь имел полное право ожидать, что данное исключение относится только к «традиционным формам ведения войны» с применением физической силы. Как отмечено в решении, «несмотря на то, что кибератаки стали обычным явлением, страховщики не предприняли попыток изменить язык исключений, чтобы уведомить страхователя о намерении исключить кибер-инциденты»⁴⁹. Во-вторых, на основании

⁴⁴ См. например Institute Cyber Attack Exclusion Clause (CL 380) 2003 года, разработанную Lloyd's Market Association совместно с International Underwriting Association, URL: <https://www.allianz.com.tr/content/dam/onemarketing/aztr/allianz/pdf/diger/Tekne-Kloz-Metinleri-04022020.pdf> (дата обращения 20.07.2026).

⁴⁵ Suri M. Autonomous Ships And The Proximate Cause Conundrum – A Maritime And Insurance Law Tango // *Journal of Maritime Law and Commerce*, 2020, Vol. 51, No 2, P. 174.

⁴⁶ LMA5402 Marine Cyber Exclusion и LMA5403 2019 года, разработанные Marine Cyber Endorsement от Lloyd's Market Association, URL: <https://www.locktonomni.com/posts/marine-cyber-exclusion-new-exclusion-clauses-from-lloyds> (дата обращения 20.07.2026).

⁴⁷ The «Five Powers» War Exclusion Clause (JC2023-024), URL: <https://www.garex.fr/app/uploads/2023/07/JC2023-024-Five-Powers-War-Clause.pdf> (дата обращения 20.07.2026).

⁴⁸ *Merck & Co Inc v ACE American Insurance Co* 293 A 3d 535 (NJ Super AD 2023).

⁴⁹ *Merck & Co. Ibid.* P. 11 – 12.

норм международного права суд установил, что термины *war* и *hostilities* исторически понимаются как использование вооруженной силы между соперничающими государствами. С учетом этого суд согласился, что расширение этих понятий для включения в них цифровой атаки против коммерческой компании (некомбатанта по международному праву) противоречит принципу узкого толкования исключений⁵⁰.

Стоит отметить, что и в английском праве распространен подход, согласно которому положения, расширяющие страховое покрытие, толкуются расширительно, а положения, ограничивающие его (то есть исключения), – ограничительно⁵¹. Данный вывод суд сделал для защиты разумных ожиданий страхователя, который имел право ожидать, что исключение относится только к «традиционным формам ведения войны»⁵².

Проблема неясности толкования привела к ситуации, когда подразумевается, что киберриски покрываются полисом из-за отсутствия явного исключения⁵³. В ответ на такое положение дел 16 августа 2022 года Lloyd's выпустил информационное письмо, в котором обязал участников рынка с 31 марта 2023 года либо явно исключать, либо подтверждать покрытие ущерба от атак, поддерживаемых государствами⁵⁴.

В доктрине также анализируются иные оговорки, которые в теории могут позволить квалифицировать атаки через иные опасности. Например, для оговорок о захвате (*capture and seizure*) требуется физическое обладание или присутствие физической силы, что исклю-

чает применение к нематериальным кибератакам⁵⁵. Более реалистичной выглядит квалификация кибератаки, не достигнувшей уровня военных действий, как акта терроризма или действий лиц, руководствующихся политическими мотивами⁵⁶. Для этого требуется установление умысла на причинение вреда страхователю или обществу в целом (*malicious intent*)⁵⁷.

В итоге из-за многочисленных исключений и правовой неопределенности в отношении киберрисков и киберинцидентов страхователь нередко оказывается в ситуации, когда затруднительно заранее определить объем страхового покрытия. Один и тот же инцидент может одновременно обладать признаками нескольких факторов, часть из которых может быть исключена, часть – покрываться полисом, а часть – нет. Причем правовая квалификация инцидента напрямую влияет на возможность получения страхового возмещения. Дополнительные сложности возникают вследствие конкуренции нескольких исключений, различий в формулировках страховых оговорок и отсутствия единых критериев разграничения умышленных кибератак и неумышленных киберинцидентов. В результате спор между сторонами смещается с вопроса о факте наступления ущерба на вопрос о его юридической квалификации и установлении непосредственной причины (*proximate cause*). Такая неопределенность увеличивает судебные издержки, снижает предсказуемость распределения рисков между страхователем и страховщиком и препятствует эффективному развитию рынка морского страхования в условиях цифровизации судоходства.

⁵⁰ Princeton Ins Co v Chunmuang 151 NJ 80, 95 [1997].

⁵¹ Например, в деле *Morley v United Friendly Insurance Plc* [1993] 3 All ER 47 суд установил, что исключения в страховом полисе нужно толковать узко, поскольку любой иной подход неоправданно уменьшил бы размер страхового возмещения, получение которого было целью приобретения полиса. Более того, коммерческий смысл страхования по модели *all risks* в таком случае бы просто терялся и страхователь, приобретая полис такого типа, сталкивался бы с всеобъемлющим списком исключений, что делает невозможным определение реального объема покрытия.

⁵² Данный подход основывается на английском договорном праве, которое стремится предоставить гарантии страхователям для определенности страхового покрытия. В каждом случае суд анализирует те или иные фактические, правовые или фактические обстоятельства для установления необходимого объема страхового покрытия. Например, в деле *Financial Conduct Authority v Arch Insurance (UK) Ltd* [2021] UKSC 1 суд отказался от буквального абсурдного прочтения договора в пользу страховщиков для сохранения коммерческой цели договора.

⁵³ Wang F. Op. cit

⁵⁴ Market Bulletin, Ref: Y5381, URL: <https://assets.loyds.com/media/35926dc8-c885-497b-aed8-6d2f87c1415d/Y5381%20Market%20Bulletin%20-%20Cyber-attack%20exclusions.pdf> [дата обращения: 20.07.2026].

⁵⁵ Özcan F. Can a Cyber-Attack on a Mobilised Vessel Qualify as Capture and Seizure under English Marine Insurance Law. P. 4

⁵⁶ Dadiani D. Cyber-security and marine insurance, master's dissertation, 2018, WMU. P. 39.

⁵⁷ DMerkin R. Marine Insurance Legislation, 5th ed. Oxford. 2014. P. 217.

8. Заключение

Таким образом, цифровизация морского транспорта приводит к тому, что киберинциденты перестают быть исключительно технической проблемой и оказывают непосредственное влияние на применение классических институтов морского страхового права. При этом основной правовой вопрос заключается не столько в наличии кибератаки или технического сбоя, сколько в квалификации непосредственной причины убытка

и определении пределов страхового покрытия. Многочисленные исключения ответственности и отсутствие единообразных подходов к разграничению кибератак и киберинцидентов снижают предсказуемость страховой защиты и увеличивают количество споров между страхователями и страховщиками. В этих условиях развитие морского страхования требует не отказа от традиционных правовых конструкций, а их адаптации к цифровой среде с сохранением баланса интересов участников страховых отношений. ■



Olga Pakharengo,

Financial University under the Government of the Russian Federation

Cyber Risks: The Limits of Liability in Modern Marine Insurance

1. Introduction

The advance of new technologies not only raises productivity and lowers costs; it also heightens the risks attendant on their use. According to the *Microsoft Digital Defence Report 2024*, users faced 600 million cyberattacks a day between July 2023 and July 2024.¹ CYTUR Inc.² recorded 828 maritime cyberattacks in 2025, an increase of 103 per cent on the previous year.³ In its 2025 report, Microsoft observes that transport is among the principal targets of cyberattack, with consequences at once digital and physical.⁴ The fact that conduct in the digital field can cause physical damage changes the traditional concept of marine risk and requires us to reconsider the scope of marine insurance coverage.

2. The Concept and Characteristics of Cyber Risk

No settled definition of cyber risk, or of a cyber incident, has yet emerged. Participants in the insurance market characterise cyber risks as

“any risks arising from the use of information and communication technologies that jeopardise the confidentiality, availability, and integrity of data and of the services relating to such data.”⁵ To grasp what makes these risks distinctive, it helps to consider the classification of the interests that may be insured against them. According to a study by the Organisation for Economic Co-operation and Development (OECD), the subject matter of cyber insurance may include business interruption; fines and penalties; physical damage to the property targeted by the attack, which is not always directly connected with navigation; bodily injury and death; and directors’ and officers’ liability.⁶ For a legal definition of cyber risk it is worth returning to the definition of the traditional insured risk, which may be formulated as “the possible infliction of harm through the operation of a particular peril, account being taken of the probabilistic characteristics of the infliction of that harm by that peril.”⁷ On this definition, an insured risk exhibits the properties of a peril; of the harm that the peril may inflict; of a causal link between peril

¹ Microsoft Digital Defense Report 2024 [Microsoft, 2024], accessed 11 March 2026, <https://cdn-dynmedia-1.microsoft.com/is/content/microsoftcorp/microsoft/final/en-us/microsoft-brand/documents/Microsoft%20Digital%20Defense%20Report%202024%20%281%29.pdf>.

² CYTUR Inc. is the developer of the CYTUR maritime cybersecurity platform.

³ Maritime Cyber Threat White Paper 2026 (CYTUR, 2026), accessed 11 March 2026, https://download.cytur.net/Maritime_Cyber_Threat_White_Paper_2026_eng.pdf.

⁴ Microsoft Digital Defense Report 2025 [Microsoft, 2025], accessed 11 March 2026, <https://cdn-dynmedia-1.microsoft.com/is/content/microsoftcorp/microsoft/msc/documents/presentations/CSR/Microsoft-Digital-Defense-Report-2025.pdf>.

⁵ Organisation for Economic Co-operation and Development, *Enhancing the Role of Insurance in Cyber Risk Management* [Paris: OECD Publishing, 2017], accessed 11 March 2026, https://www.oecd.org/content/dam/oecd/en/publications/reports/2017/12/enhancing-the-role-of-insurance-in-cyber-risk-management_g1g82a47/9789264282148-en.pdf.

⁶ OECD, *Enhancing the Role of Insurance*, 20–21.

⁷ Iu. B. Fogel'son, *Strakhovoe pravo: teoreticheskie osnovy i praktika primeneniia* [Insurance law: theoretical foundations and practice of application] [Moscow, 2012], 133.

and harm; and of the probabilistic character of that harm.⁸

In the English doctrine of marine insurance, the insured risk is an event contemplated by the contract whose harmful operation may result in the loss of, or a diminution in, the property interests of the assured or of the beneficiary. The insured risk may also be characterised through its specific features. The risk must be *fortuitous*—that is, it must not be the ordinary action of marine natural forces upon the subject matter insured;⁹ it must constitute a peril consequent on, or incidental to, navigation, bearing the requisite connection with the sea and with the character of the marine adventure;¹⁰ and it must, moreover, proceed from “external” fortuitous circumstances, which distinguishes it from the qualities inherent in the ship or cargo by virtue of their nature as things—from ordinary wear and tear or inherent vice.¹¹ Like any insured risk, a marine risk must possess the property of probability, ascertained from statistical data on the occurrence of comparable events.¹² And that probability must remain a mere possibility: the loss must not be inevitable.¹³

Cyber risk resembles the traditional insured risk. It is marked by uncertainty, given the wide range of external acts capable of triggering an insured event—unintentional occurrences such as system failures, for instance, or malicious attacks by persons unconnected with the assured.¹⁴ Like any insured risk, cyber risk imports the prospect of adverse consequences for the insured interest.¹⁵ And, as with recovery in respect of any risk, a

causal link must be established between the peril and the harm. Given the growing automation of shipping, however, damage to digital systems may entail not only the malfunction of a particular vessel’s automated systems but also damage to property. In such cases insurers will confront the question whether *proximate causation* links, say, a cyberattack with a fire it has indirectly provoked.¹⁶ Since the wording of fire and explosion policies does not confine to any closed list the causes capable of producing an insured event, it may be supposed that fires and explosions resulting from a cyberattack will fall within standard cover.¹⁷ Yet the question arises not only where property damage has an indirect cause but also where digital systems are brought to a halt, impeding the operation of a ship or a port without any physical damage to property at all.¹⁸

It should be observed that cyber risk may manifest itself both in deliberate acts aimed at causing harm and in unintended, accidental events. The diversity of cyber threats is borne out by open databases: the most common are DDoS attacks, ransomware and malware, GPS jamming and the spoofing of data in navigation systems (ECDIS, AIS), and the theft of information.¹⁹ Either way, the harm done by deliberate acts (cyber acts) and accidental operational errors (*cyber incidents*) alike, in all its variety and unpredictability, poses a problem for insurers, because the probability of an insured event turns on how cyber risks are managed aboard the particular vessel.²⁰

⁸ Fogel’son, Strakhovoe pravo, 133.

⁹ Howard Bennett, *The Law of Marine Insurance*, 2nd ed. (Oxford: Oxford University Press, 2006), 332.

¹⁰ Bennett, *Law of Marine Insurance*, 338–41.

¹¹ *Global Process Systems Inc v Syarikat Takaful Malaysia Bhd* [The Cendor MoPu] [2011] UKSC 5 [81].

¹² Fogel’son, Strakhovoe pravo, 133.

¹³ Bennett, *Law of Marine Insurance*, 476.

¹⁴ F. Wang, “The Role of Insurance in Regulating Cyber Risks in the Shipping Industry,” in *Research Handbook on Marine Insurance Law*, ed. Özlem Gürses (Cheltenham: Edward Elgar Publishing, 2024).

¹⁵ As the OECD report indicates, these comprise financial losses, property losses, and liability to third parties.

¹⁶ Bennett, *Law of Marine Insurance*, 302.

¹⁷ Fatima Özcan, “Digital to Physical: Cyber-Related Fire Risks in MASS,” *Journal of Physics: Conference Series* 3123, <https://iopscience.iop.org/article/10.1088/1742-6596/3123/1/012035/pdf>.

¹⁸ Fatima Özcan, “Can a Cyber-Attack on a Mobilised Vessel Qualify as Capture and Seizure under English Marine Insurance Law?,” NUS Centre for Maritime Law Working Paper 2026/3, 30.

¹⁹ ÖMaritime Cyber Attack Database, NHL Stenden University of Applied Sciences, accessed 20 July 2026, <https://www.nhlstenden.com/en/maritime-cyber-attack-database>.

²⁰ Guidance on the management of cyber risks is issued by a number of bodies: see, for example, the guidance of the International Maritime Organization, accessed 11 March 2026, <https://www.imo.org/en/ourwork/security/pages/cyber-security.aspx>.

3. The Relationship between Cyber Risk and Cyber Incident

As cyber risk is probabilistic and subject to underwriting assessment, it encompasses a wide variety of deliberate and negligent actions that are conducive to harm. An incident, by contrast, denotes a “casualty,” an “event,” or an “occurrence” – that is, the cause of a specific happening, arising at a particular place, at a particular time, and in a particular manner.²¹ For instance, it may involve the loss, unauthorised destruction, alteration or disclosure of, or unauthorised access to, a digital system.²²

What ties risk and incidents together is the fact that they both have an underlying *proximate cause*.²³ The development of English case law has isolated two factors bearing on the “proximity” of a cause: first, proximity in time; second, “efficiency,” the part a factor plays in producing the immediate result.²⁴ The efficiency of a cause identifies the factor that brought the harm about notwithstanding the operation of maritime perils. In *Leyland Shipping*, for example, the proximate cause of the loss was held to be the torpedoing of the vessel, even though the ship, after being struck, had reached harbour, where water entered through the breach.²⁵ Although the ingress of water stood closer in time to the loss, it was the torpedo that had opened the breach in the first place. The same case yielded the dictum that “[c]ausation is not a chain, but a net,” so that a single factor may draw a whole “net” of circumstances in its train. The approach was developed in *Allianz Insurance* (2023),²⁶ in which the court weighed the competition between two “proximate” causes: acts of war in 1942 and the controlled detonation of a bomb in 2021. Neither

factor was the sole cause, and each depended directly on the other, whatever the interval of time between them. As applied to cyber risks, this approach suits cases in which a cyber incident has become the knot in such a “net” of factors that made the harm inevitable.²⁷

It follows logically that other established principles may also be applied to cyber incidents. *Wayne Tank*, for example, established the rule that where a loss is produced by two equally efficient causes, one insured and the other excluded from the policy, the exclusion prevails and relieves the insurer of liability.²⁸ Where, by contrast, one cause is insured and the other merely uninsured rather than excluded, the insurer remains liable.²⁹ As clauses excluding cyber risks spread, the likelihood that insurers will escape liability for cyber incidents rises accordingly.

It is also worth noting that the general rule that human intervention does not ordinarily break the chain of causation extends to cyber incidents.³⁰ In *JB Cocoa Sdn Bhd* the court considered the bearing of the NotPetya cyberattack on a delay in the release of cargo.³¹ The attack was held to be a concurrent cause, the *original cause* being the carrier’s failure to care for the cargo, a duty that comprised, alongside the classical obligation of proper stowage, the taking of reasonable measures of cybersecurity. The court found that the cyberattack was no more “efficient” than the carrier’s breach of its duty to keep the cargo safe.

The parties are free to redraw the limits of their obligations and may vary the test of causation applicable to a particular policy. Clause CL 380, for instance, uses the formula “directly or indirectly caused by,” which widens the “net” of connected factors. Section 55 (2) of the Marine Insurance Act

²¹ D.R. Thomas, *The Modern Law of Marine Insurance*, vol. 5 (Oxford, 2023), 49.

²² This notion of an incident is set out in the BIMCO Cyber Security Clause 2019, accessed 20 July 2026, <https://www.bimco.org/contractual-affairs/bimco-clauses/current-clauses/cyber-security-clause-2019/>.

²³ Marine Insurance Act 1906, s. 55 (1).

²⁴ Fatima Özcan, “Breaking the Chain of Causation in English Marine Insurance Law (Novus Actus Interveniens),” *WMU Journal of Maritime Affairs* (2026): 5–6.

²⁵ *Leyland Shipping Co Ltd v Norwich Union Fire Insurance Society Ltd* [1918] AC 350.

²⁶ *Allianz Insurance Plc v University of Exeter* [2023] EWHC 630 (TCC).

²⁷ Özcan, “Digital to Physical,” 8.

²⁸ *Wayne Tank and Pump Co Ltd v Employers Liability Assurance Corp Ltd* [1974] QB 57.

²⁹ The approach was laid down in *JJ Lloyd Instruments Ltd v Northern Star Insurance Co Ltd* (The Miss Jay Jay) [1987] 1 Lloyd’s Rep 32.

³⁰ The rule was applied in *Allianz Insurance* as well, in the following formulation: “For this purpose, human actions are not generally regarded as negating causal connection, provided at least that the actions taken were not wholly unreasonable or erratic.”

³¹ *JB Cocoa Sdn Bhd v Maersk Line AS* [2023] EWHC 2203 (Comm).

1906 uses “attributable to,” likewise broader than the classical “proximately caused.” Charterparties, for their part, employ “consequent on” or “arising from,” which presupposes an intermediate event between the loss, meaning the loss of freight and the proximate cause, that is, the insured peril.³²

4. The Accumulation of Cyber Risks

Insurance doctrine has developed the concept of the accumulation of risks: the spatiotemporal accumulation of insured objects or property interests in a single location, rendering them simultaneously vulnerable to same insured event.³³ Such a situation may defeat the principle of equivalence on which insurers found their business, maintained as it is through the diversification of the risks they underwrite.³⁴ Where cyber risks are concerned, accumulation assumes a systemic character and a transnational scale.³⁵ Its principal causes are three: (1) the use of identical software or cloud services (VSAT satellite-communication technology, for example, or the ECDIS navigation system);³⁶ (2) the interconnection on board, including on board autonomous vessels, between the information technologies that handle digital data and the operational technologies that control physical equipment, which is what gives digital incidents their physical consequences;³⁷ and (3) the concentration of cargoes in logistics hubs under automated management, which generates both “mobile” and “stationary” accumulation.³⁸ The chief danger of accumulation is the failure of traditional actuarial models: built on the independence

of events, they simply leave out of account the situation in which many insurers are struck at once.³⁹ It is difficult to conceive of a cyber incident on a scale that would produce insured events of every description among unconnected assureds in such volume that insurers could not meet all the resulting claims; yet, at the present pace of technological development, such a situation could arise at least locally.⁴⁰

5. *Watford Community Housing Trust v Arthur J Gallagher Insurance Brokers Ltd*

Where a single incident affects a group of persons who all assert claims against one and the same insurer, English legal doctrine deploys the mechanism of aggregation of losses, whereby several claims are consolidated into one for the purpose of observing the limits of cover, provided that all of them arise from a single source or original cause.⁴¹

Against this background the English case of *Watford Community Housing Trust v Arthur J Gallagher Insurance Brokers Ltd*⁴² deserves attention. On 23 March 2020 an employee of the assured (Watford Community Housing Trust) mistakenly sent an email to 3,167 recipients, leaking the personal data of 3,544 individuals. The incident prompted 1,136 complaints, of which some 1,050 were accepted as well-founded claims. The assured sued its broker (Arthur J Gallagher Insurance Brokers Ltd) for professional negligence consisting in the failure to give timely notice to one of the three insurers potentially answerable

³² M. Song, *Causation in Insurance Contract Law*, 2nd ed. (Oxford, 2024), 180.

³³ Stephan L. K. Freichel, Johannes K. Wörtge, Arthur Haas, and Lars ter Veer, “Cargo Accumulation Risks in Maritime Supply Chains: A New Perspective towards Risk Management for Theory, and Recommendations for the Insurance Industry and Cargo Shippers,” *Logistics Research (Bundesvereinigung Logistik)* 15, no. 1 (2022): 3.

³⁴ Risk Management Solutions, Inc., and Cambridge Centre for Risk Studies, *Managing Cyber Insurance Accumulation Risk*, accessed 11 March 2026, <https://www.jbs.cam.ac.uk/wp-content/uploads/2020/08/crs-rms-managing-cyber-insurance-accumulation-risk.pdf>.

³⁵ M. Li, J. Zhou, S. Chattopadhyay, and M. Goh, “Maritime Cybersecurity: A Comprehensive Review,” *IEEE Transactions on Intelligent Transportation Systems* (2024): 1.

³⁶ Li et al., “Maritime Cybersecurity,” 1.

³⁷ N. Gaskell and C. Forrest, *Cyber-Worthiness in Shipping* (Oxford, 2026), 4.

³⁸ Freichel et al., “Cargo Accumulation Risks,” 3.

³⁹ G. Belinschi, “Cyber Insurance: International Standards and Practices,” in *Competitiveness and Innovation in the Knowledge Economy: Annual International Scientific Conference* (2025), 4.

⁴⁰ Insurers sustained appreciable losses from the NotPetya cyberattack of 2017 and, again, from the failure of CrowdStrike’s software: see the report (in Russian), accessed 20 July 2026, <https://www.insur-info.ru/press/194326/>.
17 Way

⁴¹ Song, *Causation in Insurance Contract Law*, 197.

⁴² *Watford Community Housing Trust v Arthur J Gallagher Insurance Brokers Ltd* [2025] EWHC 743 (Comm).

under a professional indemnity policy. The broker admitted the negligence but raised a “no loss” defence, contending that even upon proper notification the “double insurance” provisions in all the policies would have capped the aggregate indemnity at GBP 5 million, a sum the assured had already recovered from the other insurers.

The case repays study for its application of the contractual machinery of aggregation, by which a multitude of individual claims may be characterised as a single insured event for the purposes of fixing the limits of liability and applying the deductible.

First, the court analysed the operation of the aggregation clauses contained both in the cyber policies and in the professional indemnity policies. Under the relevant terms, multiple claims arising out of the same act, error, or omission, or out of a series of related acts, errors, or omissions, fell to be treated as a single claim. The *unifying factor* was held to be the single mistaken dispatch of the email, which had given rise to thousands of potential claims.

Second, the judgment reflects the settled English position that aggregation is a distinct contractual mechanism, resting on a specially constructed causal link and designed above all to define (and most often to restrict) the scope of cover.⁴³ Having confirmed the presence of a single unifying factor, the court held that a mass leak of personal data flowing from one erroneous act must be treated as a single event when the limits of liability are applied.

6. The Limitation of Insurers’ Liability

The unsettled state of cyber insurance has confronted the market with numerous economic challenges. Insurers have responded by writing into standard Hull & Machinery (H&M) policies clauses excluding liability to indemnify damage

caused by cyberattack. Clause CL 380, drafted in 2003, excludes any loss, damage, or liability directly or indirectly caused by the use of a computer, software, or virus “as a means for inflicting harm.”⁴⁴ The doctrine emphasises, however, that a “means for inflicting harm” presupposes *malicious intent*: the clause captures the use of a cyber risk specifically for attack, and a technical failure of a system ought therefore to fall outside the exclusion.⁴⁵ Clause LMA 5402 (Marine Cyber Exclusion), for its part, excludes cyber incidents of every kind, system failures and errors included; clause LMA 5403 (Marine Cyber Endorsement) covers only unintentional cyber risks and excludes deliberate cyberattacks.⁴⁶

With cyber incidents excluded from cover, insurers frequently attempt to classify cyberattacks as “hostile or warlike action” or “acts of terrorism,” perils traditionally excluded from standard H&M policies.⁴⁷

7. Merck & Co Inc v ACE American Insurance Co

Merck & Co Inc v ACE American Insurance Co,⁴⁸ widely known as the NotPetya case after the cyberattack of 2017, shaped the interpretation of war exclusions in relation to state-sponsored cyberattacks. At the heart of the dispute was the question of whether a standard clause excluding losses caused by “hostile or warlike action” could extend to a cyberattack mounted by a state actor but directed against civilian commercial infrastructure.

The attack was aimed initially at Ukrainian public bodies and commercial organisations through the compromise of the M.E. Doc accounting software, but it subsequently spread to the information systems of organisations across the world. The infection of more than 40,000 computers in its

⁴³ Song, *Causation in Insurance Contract Law*, 198.

⁴⁴ See, for example, the Institute Cyber Attack Exclusion Clause (CL 380) of 2003, developed by the Lloyd’s Market Association together with the International Underwriting Association, accessed 20 July 2026, <https://www.allianz.com.tr/content/dam/onemarketing/aztr/allianz/pdf/diger/Tekne-Kloz-Metinleri-04022020.pdf>.

⁴⁵ M. Suri, “Autonomous Ships and the Proximate Cause Conundrum—A Maritime and Insurance Law Tango,” *Journal of Maritime Law and Commerce* 51, no. 2 (2020): 174.

⁴⁶ Clauses LMA 5402 (Marine Cyber Exclusion) and LMA 5403 (Marine Cyber Endorsement) of 2019, developed by the Lloyd’s Market Association, accessed 20 July 2026, <https://www.locktonomni.com/posts/marine-cyber-exclusion-new-exclusion-clauses-from-lloyds>.

⁴⁷ The “Five Powers” War Exclusion Clause (JC2023-024), accessed 20 July 2026, <https://www.garex.fr/app/uploads/2023/07/JC2023-024-Five-Powers-War-Clause.pdf>.

⁴⁸ *Merck & Co., Inc. v. ACE American Insurance Co.*, 293 A.3d 535 (N.J. Super. Ct. App. Div. 2023).

global corporate network left Merck & Co with losses estimated at approximately US 1.4 billion.

The insurers, who had written the cover under all risks property policies, refused to indemnify, invoking the exclusion of losses caused by hostile or warlike action on the part of a government or other sovereign power. The court reasoned as follows. First, it held that the assured had every right to expect the exclusion to apply solely to “traditional forms of warfare” involving physical force. As the judgment observes, “[a] lthough cyberattacks have become commonplace, the insurers made no attempt to change the language of the exclusions so as to put the assured on notice of an intention to exclude cyber incidents.”⁴⁹ Second, drawing on international law, the court found that the terms war and *hostilities* have historically been understood as the use of armed force between contending states. It accordingly agreed that stretching those concepts to embrace a digital attack on a commercial company (a non-combatant in international law) would offend the principle that exclusions are construed narrowly.⁵⁰ It is worth noting that English law takes a similar approach: provisions extending cover are construed broadly, while provisions restricting it (that is, exclusions) are construed narrowly.⁵¹ The court reached its conclusion in order to protect the reasonable expectations of the assured, who was entitled to assume that the exclusion reached only “traditional forms of warfare.”⁵²

Ambiguity in the interpretation of the policy has resulted in cyber risks being treated as covered because they are not expressly excluded.⁵³ In response, on 16 August 2022 Lloyd’s issued a market bulletin requiring participants, from 31

March 2023, either to exclude expressly, or to affirm expressly, cover for damage from state-backed attacks.⁵⁴

The doctrine also examines other clauses through which, in theory, attacks might be characterised as other perils. Capture and seizure clauses, for example, require physical possession or the presence of physical force, which rules out their application to intangible cyberattacks.⁵⁵ It appears more reasonable to classify a cyberattack that does not amount to an act of war as an act of terrorism or as an action carried out by politically motivated individuals.⁵⁶ That, in turn, requires proof of an intention to harm the assured or the public at large (*malicious intent*).⁵⁷

As the result, the numerous exclusions and the legal uncertainty surrounding cyber risks and cyber incidents often leave the assured unable to determine in advance the extent of its cover. The same incident may involve several factors at once: some excluded, some covered by the policy, and some simply uninsured. How the incident is legally classified has a direct impact on the insured’s ability to obtain insurance coverage. Further difficulties arise from the overlap of several exclusions, wording variations in the clauses, and the lack of consistent criteria to distinguish between deliberate cyberattacks and unintentional cyber incidents. The dispute between the parties accordingly shifts from the question whether damage has occurred to the questions of its legal characterisation and of the identification of its proximate cause. Such uncertainty inflates the costs of litigation, reduces the predictability of the allocation of risk between assured and insurer, and impedes the sound

⁴⁹ Merck & Co., slip op. at 11-12.

⁵⁰ Princeton Insurance Co. v. Chunmuang, 151 N. J. 80, 95 (1997).

⁵¹ In *Morley v United Friendly Insurance Plc* [1993] 3 All ER 47, for example, the court held that exclusions in an insurance policy are to be construed narrowly, since any other approach would unjustifiably curtail the indemnity whose recovery was the very object of taking out the policy. The commercial sense of insurance on the all risks model would, moreover, simply be lost: an assured purchasing a policy of that type would face so comprehensive a catalogue of exclusions as to make the true extent of the cover impossible to ascertain.

⁵² The approach rests on English contract law, which seeks to give the assured certainty as to the scope of the cover. In each case the court weighs the relevant textual, legal, and factual circumstances in order to establish the requisite extent of cover. In *Financial Conduct Authority v Arch Insurance (UK) Ltd* [2021] UKSC 1, for instance, the court declined a literal but absurd reading of the contract in favour of the insurers so as to preserve its commercial purpose.

⁵³ Wang, “Role of Insurance.”

⁵⁴ TLloyd’s, Market Bulletin Y5381, 16 August 2022, accessed 20 July 2026, <https://assets.lloyds.com/media/35926dc8-c885-497b-aed8-6d2f87c1415d/Y5381%20Market%20Bulletin%20-%20Cyber-attack%20exclusions.pdf>.

⁵⁵ Özcan, “Can a Cyber-Attack,” 4.

⁵⁶ D. Dadiani, “Cyber-Security and Marine Insurance” (master’s dissertation, World Maritime University, 2018), 39.

⁵⁷ R. Merkin, *Marine Insurance Legislation*, 5th ed. (Oxford, 2014), 217.

development of the marine insurance market as shipping is digitalised.

8. Conclusion

The digitalisation of maritime transport thus means that cyber incidents have ceased to be a purely technical problem and now bear directly on the operation of the traditional institutions of marine insurance law. The main legal issue lies not merely in whether there was a cyberattack or

technical failure, but in how the proximate cause of the loss is characterised and how the limits of the cover are determined. Many exclusions, together with inconsistent distinctions between cyberattacks and cyber incidents, make insurance coverage uncertain and increase disputes between insureds and insurers. Rather than abandoning traditional legal principles, these factors require adapting them to the digital environment while preserving the balance of interests the parties involved in insurance. ■

V. ОБЗОР НОВИНОК ЛИТЕРАТУРЫ ПО МОРСКОМУ ПРАВУ

1. С. Шарма. Практическое руководство по искам Агентства морской и береговой охраны.

Sharma, S. (2026). *A Practical Guide to Actions Brought by the Maritime and Coastguard Agency. Law Brief Publishing.*

Данная книга представляет собой всестороннее практическое руководство по правоприменительной практике Агентства морской и береговой охраны (МСА). В ней разъясняется сложная и зачастую упускаемая из вида область права и наглядно объясняется, как морское регулирование применяется и обеспечивается на территории Соединенного Королевства и за его пределами. Книга сочетает подробный правовой анализ с практическими рекомендациями и предлагает выйти за рамки теории с целью изучения всего спектра правоприменительной деятельности МСА – от правил по предотвращению загрязнения моря и столкновениям судов до небезопасных операций и корпоративной ответственности. В работе освещаются ключевые нормативные акты, процессуальные аспекты и стратегии правоприменения, что позволяет получить ценное представление о расследованиях Агентства и преследовании им правонарушений.

2. Актуальные вопросы правового регулирования деятельности на морском транспорте: сборник статей. Под ред. В.А. Бублика.

Bublik, V.A. (Ed.). (2026). *Current Issues in the Legal Regulation of Maritime Transport Activities: A Collection of Articles. Statut.*

Это издание представляет собой сборник научных статей, посвященных ключевым проблемам правового регулирования транспортно-логистической деятельности на морском транспорте. Авторы анализируют современные вызовы, связанные с цифровизацией логистических процессов, необходимостью гармонизации национального и международного законодательства, разработки единых стандартов безопасности перевозки грузов и пассажиров, а также порядка привлечения перевозчиков к ответственности в условиях применения автономных судов. Кро-

ме того, рассматриваются особенности правового регулирования деятельности морских портов и применения электронного документооборота при осуществлении морских перевозок грузов.

3. Р.Л. Килпатрик-младший. Геополитические потрясения и судоходство: санкции, военные действия и форс-мажор.

Kilpatrick, R.L., Jr. (2026). *Geopolitical Disruption in Shipping: Sanctions, War, and Force Majeure. Hart Publishing.*

Геополитическая нестабильность в современном мире создает физические и экономические препятствия, которые нарушают морские перевозки и приводят к спорам по фундаментальным вопросам коммерческого права. В этой книге такие тенденции исследуются через раскрытие общих закономерностей в различных аспектах проблем и сбоев бизнес-процессов; рассматриваются физические препятствия для морских перевозок, связанные с войнами, беспорядками и пиратством. Также автор обращает внимание на сугубо экономические проблемы, вызванные санкциями и альтернативными формами государственной политики, которые применяются в ходе торговых войн. В книге каждая из указанных категорий рассматривается с акцентом на геополитический и нормативный контекст, оцениваются меры адаптации отрасли и анализируется судебная практика различных юрисдикций, что позволяет получить представление о договорных правах и обязанностях, на которые влияют геополитические потрясения.

4. Дж.Н.К. Манселл. Морское частное право: развитие регулирования безопасности морских судов, защиты моряков и морской среды.

Mansell, J.N.K. (2026). *International Merchant Shipping Law: Development of Law for the Safety of Ships, Welfare of Seafarers, and Protection of the Marine Environment. Ethics International Press.*

Данная книга дополняет две предыдущие работы автора и завершает ранее не законченную трилогию, посвященную регулированию

деятельности судов и работы моряков с начала XIX века. В частности, в ней рассматриваются международные стандарты безопасности, разработанные в ходе принятия ряда конвенций по охране человеческой жизни на море, последовавших за давно забытыми морскими катастрофами XX века. Автор также обращает внимание на процесс формирования международных регулирующих организаций в области безопасности судоходства, предотвращения загрязнения морской среды и обеспечения благополучия моряков.

5. Международные проливы: междисциплинарный подход. Под ред. К. Роша, Ф. Давансана, С. Жибу, Ф.А. Гизиу.

Roche, C., Davansant, F., Gibout, C., & Guiziou, F.H. (Eds.). (2026). *International Straits: A Multidisciplinary Approach*. Brill Nijhoff.

Около 90% международной торговли (по тоннажу) осуществляется морским путем: эти потоки идут через многочисленные природные и искусственные проливы (морские и трансокеанские каналы). И поперечные, и продольные водные пути играют фундаментальную роль в морском сообщении. В данной книге вопрос проливов рассматривается с междисциплинарных и международных позиций: правовых, географических, исторических, экологических, экономических и геополитических. Автор на конкретных примерах демонстрирует функции проливов и связанные с ними проблемы как в настоящем, так и в прошлом: Дуврский, Гибралтарский, Ормузский, Керченский, Малаккский, Мессинский, Эресуннский, арктические и другие проливы.

6. Морское публичное право в Азии. Под ред. Чж. Чоя.

Choi, J. (Ed.). (2026). *Public Maritime Law in Asia*. Springer.

Данный научный сборник посвящен многообразному и постоянно развивающемуся морскому публичному праву в Азии. В нем содержится подробный анализ ключевых законодательных актов, мер по обеспечению безопасности и охраны морской среды, управления этой областью, а также благосостояния моряков в регионе. Работа разделена на четыре тематических раздела – законодательство в области морского публичного права, обеспечение морской безопасности, предотвращение загрязнения с морских судов и права моряков – и состоит из статей авторитет-

ных ученых и специалистов со всей Азии. В ней представлен сравнительный анализ, практические примеры и материалы по конкретным странам, таким как Южная Корея, Китай, Вьетнам, Монголия, Сингапур и другим. Книга призвана пролить свет на уникальные вызовы, с которыми сталкиваются азиатские страны при решении глобальных морских проблем, таких как экологическая устойчивость, безопасность мореходства и права человека.

7. Регулирование морских автономных судов: новые решения. Под ред. З. Пепловской-Дабровской, И. Вио.

Pełowska-Dąbrowska, Z., Vio, I. (Eds.). (2026). *Regulating unmanned Vessels: Emerging Solutions*. Informa Law from Routledge.

В связи с развитием технологий морских автономных надводных судов (МАНС) требуется пересмотр правовых основ и их адаптация к этому новому явлению. Несмотря на общее понимание того, что с юридической точки зрения нет существенных препятствий для эксплуатации МАНС, необходим тщательный пересмотр регулирования для создания соответствующей правовой базы. Будущее регулирование должно основываться на ряде принципов, включая приоритет защиты прав лиц, пострадавших при эксплуатации МАНС, и сохранения морской среды. С другой стороны, оно не должно препятствовать развитию технологий и новых отраслей. В данной книге предлагаются решения для проблем, связанных с эксплуатацией МАНС, и делается попытка уравновесить интересы всех вовлеченных в это сторон.

8. Ф. Ангади. Повышение уровня моря и правовая стабильность морских зон.

Anggadi, F. (2026). *Sea-Level Rise and the Legal Stability of Maritime Zones*. Oxford University Press.

В соответствии с Конвенцией Организации Объединенных Наций по морскому праву (UNCLOS) морские зоны государства и связанные с ними права привязаны к сухопутной территории государства. Поскольку изменение климата ускоряет эрозию и затопление прибрежных территорий, возникает риск того, что указанные права будут сокращены или вовсе исчезнут, создав серьезные помехи для доступа к морским ресурсам. В данной книге исследуется формирование новой правовой концепции, направ-

ленной на сохранение морских зон даже при повышении уровня моря. Автор предлагает современную интерпретацию UNCLOS, основанную на широком спектре государственных практик, отраженных в международных декларациях и национальном законодательстве. Через системный анализ этих данных автор обосновывает, как можно достичь сохранения морских зон путем толкования существующих положений UNCLOS – без внесения поправок в Конвенцию.

9. С. Рейни. Правовое регулирование буксировки и деятельности офшорных судов (5-е изд.).

Rainey, S. (2026). *The Law of Tug and Tow and Offshore Contracts (5th ed.)*. Informa Law from Routledge.

Это единственный современный труд по правовому регулированию буксировки и дея-

тельности офшорных судов, в котором представлено всестороннее и тщательно проработанное изложение общих правовых норм с подробными комментариями и анализом всех основных типовых договоров, используемых в сфере офшорного обслуживания, буксировки и перевозки тяжеловесных грузов. В книге представлен экспертный анализ проформ BIMCO Towcon, Towhire, Supplytime и Heavylift, полного набора проформ BIMCO по удалению затонувших судов и проформы BIMCO Bargehire, а также проформ ISU Salvcon и Salvhire в их последних редакциях. Старые проформы продолжают использоваться, поэтому важным преимуществом данного издания является их сравнение с новыми версиями. Пятое издание было полностью обновлено и переработано с учетом новых договоров и проформ. ■

Обзор подготовлен Иваном Кобченко

V. REVIEW OF NEW PUBLICATIONS ON MARITIME LAW

1. Sharma, S. (2026). *A Practical Guide to Actions Brought by the Maritime and Coastguard Agency*. Law Brief Publishing.

This book offers comprehensive and practical insight into the enforcement powers of the Maritime and Coastguard Agency ("MCA"). It demystifies a complex and often overlooked area of law, clearly explaining how maritime legislation is applied, enforced, and prosecuted across the UK and beyond. Combining detailed legal analysis with practical guidance, this work goes beyond theory to explore the full spectrum of MCA enforcement—from pollution and collision regulations to unsafe operations and corporate liability. It highlights key legislation, procedural considerations and enforcement strategies, providing invaluable clarity on how investigations are conducted and prosecutions are pursued.

2. Bublik, V. A. (Ed.). (2026). *Current Issues in the Legal Regulation of maritime Transport Activities: A Collection of Articles*. Statut.

This book is a collection of academic articles addressing key issues of the legal regulation of maritime transport and logistics activities. The authors analyse contemporary challenges of the digitalisation of logistics processes, the need to harmonise national and international legislation, the development of uniform safety standards for the carriage of cargo and passengers, and the procedures for holding carriers liable in the context of the use of autonomous vessels. In addition, the book examines the specific features of the legal regulation of seaport operations and the use of electronic documentation in the carriage of cargo by sea.

3. Kilpatrick, R. L., Jr. (2026). *Geopolitical Disruption in Shipping: Sanctions, War, and Force Majeure*. Hart Publishing.

Geopolitical volatility in the modern world is generating physical and economic obstacles that are disrupting shipping activities and causing disputes that raise fundamental questions of commercial law. Studying this phenomenon by exploring common themes among varied

dimensions of business disruption, this book first surveys physical disruption to shipping activities across the categories of war, unrest and piracy. It then turns to the purely economic disruption caused by sanctions and alternative forms of statecraft deployed in "trade wars". The book examines each of these categories by highlighting geopolitical and regulatory context, assessing industry adaptations, and analysing cross-jurisdictional case law to gather insight into the contractual rights and responsibilities impacted by these scenarios.

4. Mansell, J.N. K. (2026). *International Merchant Shipping Law: Development of Law for the Safety of Ships, Welfare of Seafarers, and Protection of the Marine Environment*. Ethics International Press.

This book complements the author's previous two books and completes a previously uncompiled trilogy dealing with regulation of ships and seafarers from the early nineteenth century. In particular, the international safety standards developed through a series of Safety of Life at Sea Conventions, subsequent to long-forgotten disasters at sea, during the twentieth century, and the formation of international regulatory organisations for safety, prevention of marine pollution and the welfare of seafarers.

5. Roche, C., Davansant, F., Gibout, C., & Guizieu, F. H. (Eds.). (2026). *International Straits: A Multidisciplinary Approach*. Brill Nijhoff.

Around 90% of international trade (in terms of tonnage) is carried out by sea, and these flows use the many natural or man-made straits (maritime and transoceanic canals). As both transverse and longitudinal passageways, straits play a fundamental role in maritime relations. This book takes a multidisciplinary and international approach to the Straits: legal, geographical, historical, environmental, economic and geopolitical. It examines their functions and the issues associated with them, both now and in the past, using specific examples: Artics, Dover,

Gibraltar, Hormuz, Kerch, Malacca, Messina, Oresund, etc.

6. Choi, J. (Ed.). (2026). *Public Maritime Law in Asia*. Springer.

This book is a scholarly compilation that explores the diverse and evolving landscape of public maritime law across Asia. It provides an in-depth analysis of key legislative frameworks, safety and security measures, marine environmental governance, and seafarer welfare within the region. Divided into four thematic sections—Public Maritime Legislations, securing Maritime Safety, Prevention of Vessel-Source Pollution, and Seafarer Rights—the book features contributions from esteemed academics and professionals across Asia. It offers country-specific insights, comparative analyses, and case studies from nations such as South Korea, China, Vietnam, Mongolia, Singapore, and others. The work aims to highlight the unique challenges faced by Asian countries while addressing global maritime issues such as environmental sustainability, safety regulations, and human rights.

7. Pełowska-Dąbrowska, Z., Vio, I. (Eds.). (2026). *Regulating unmanned Vessels: Emerging Solutions*. Informa Law from Routledge.

While the technology on crewless ships (Maritime Autonomous Surface Ships, MASS) develops rapidly, the legal framework requires revisions to accommodate this new phenomenon. Although there is a broad understanding that there are no substantial barriers to the operation of MASS in legal terms, there is a need for a thorough revision process to provide for a proper regulatory framework. Future regulation should be based on several principles, including protecting the rights of victims of MASS operations and preserving the maritime environment, but, on the other hand, it should not hinder the development of technology and new industries. This book proposes regulatory solutions to the problems arising from MASS operations, carefully balancing the interests of many, at times new, parties involved.

8. Anggadi, F. (2026). *Sea-Level rise and the Legal Stability of Maritime Zones*. Oxford University Press.

Under the United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS), a State's maritime zones and the rights they confer are tied to its land territory. As climate change accelerates coastal erosion and inundation, traditional assumptions suggest these entitlements could shrink or disappear, with profound implications for access to marine resources. This book explores the development of a new legal perspective that supports the preservation of maritime zones despite rising sea levels. It advances a contemporary interpretation of UNCLOS, drawing on a broad spectrum of state practice as reflected in international declarations and domestic legislation. Through systematic analysis of this evidence within the framework of treaty interpretation, the author consolidates the doctrinal basis for the view that the preservation of maritime zones may be achieved through interpreting existing provisions of UNCLOS, rather than requiring a treaty amendment.

9. Rainey, S. (2026). *The Law of Tug and Tow and Offshore Contracts (5th ed.)*. Informa Law from Routledge.

This book is the only modern work on the law of towage and offshore vessel services, providing a comprehensive and extensively researched account of the general law coupled with a detailed clause-by-clause commentary and analysis of all the major standard contracts used in the international offshore, towage and heavylift sectors. The book provides expert coverage of the BIMCO Towcon, Towhire, Supplytime and Heavylift forms, the full suite of BIMCO Wreck Removal forms and the BIMCO Bargehire form, as well as the ISU Salvcon and Salvhire forms in their latest versions. Given the continued use of older forms, a comparison of the previous with the latest forms is an essential characteristic of the work. This fifth edition has been fully updated and revised to take into account the new contracts and forms. ■

The review was prepared by Ivan Kobchenko

[illegible]

Стань членом RUMLA

Ассоциация морского права (RUMLA) – некоммерческая организация, представляет Россию в Международном морском комитете, занимается изучением и унификацией морского права.



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

Регион деятельности,
адрес для корреспонденции

Контактный телефон

E-mail

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 >