

АССОЦИАЦИЯ
МОРСКОГО
ПРАВА



МОРСКОЕ ПРАВО

ВЫПУСК 3/26

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

Каримов Б.Р., 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:

3/2026, 30.09.2026

www.rumla.org

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

Karimov B.R., 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: 3/2026, 30.09.2026

www.rumla.org

Information product label 16+

© "Maritime Law Journal", 2026

Содержание

Вступительное слово	5
I. СОБЫТИЯ	7
1.1. Морское право и международный арбитраж: глазами практиков	7
1.2. Киберриски в автономном судоходстве: шахматная доска регулирования	33
II. ОБЗОР СУДЕБНОЙ ПРАКТИКИ РОССИИ	37
Статистика и общий обзор за 3-й кв 2026.....	37
III. СТАТЬИ	45
Баринская И., Измайлович Г., Красник А., Крестьянова П. Практика применения судами конвенций в сфере международного морского права.....	45
Израловская А. Документы морского страхования как косвенные доказательства в международных морских спорах: материально-правовой аспект.....	64
Кумпан Д. Правовая природа демереджа в российском праве: расхождение законодательной модели и судебной практики	80
IV. ОБЗОР НОВИНОК ЛИТЕРАТУРЫ ПО МОРСКОМУ ПРАВУ	97

Contents

Preface	6
I. EVENTS	20
1.1. Maritime Law and International Arbitration: A Practitioner's View	20
1.2. Cyber Risks in Autonomous Shipping: The Regulatory Chessboard.....	35
II. REVIEW OF RUSSIAN CASE LAW	41
Statistics and General Overview 3 rd Q 2026	41
III. ARTICLES	55
<i>Barinskaya I., Izmailovich G., Krasnik A., Krestyanova P.</i> The Application of International Maritime Law Conventions by the Courts.....	55
<i>Izralovskaya A.</i> Marine Insurance Documents as Circumstantial Evidence in International Maritime Disputes: A Substantive Law Perspective	72
<i>Kumpan D.</i> The Legal Nature of Demurrage under Russian Law: When Case Law Departs from the Statutory Framework	89
IV. REVIEW OF NEW PUBLICATIONS ON MARITIME LAW AND THE LAW OF THE SEA	100

Вступительное слово



Третий выпуск журнала за 2026 год охватывает период с июля по сентябрь. Самым главным событием за этот период стала наша конференция «Морское право и международный арбитраж: глазами практиков». Мероприятие было приурочено к пятилетию восстановления членства России в Международном морском комитете (CMI). Таким образом, уже второй год подряд на площадке Wawelberg Hall нам удалось собрать представителей разных направлений морской индустрии: юристов, судовладельцев, страховщиков, брокеров, сюрвейеров и начинающих специалистов. Общее число гостей превысило 90 человек.

Отдельно хочется поблагодарить спикеров, которые устроили бурную дискуссию по теме военных рисков в страховании, обсуждение поддержали и слушатели своими репликами из зала. О том, вокруг каких именно тезисов развернулась подобная полемика, вы сможете узнать из репортажа, который написала член Young RUMLA и со-администратор нашего Телеграм-канала Ольга Пахаренко.

В свою очередь, другой член Young RUMLA и со-администратор нашего Телеграм-канала Елизавета Богданова сделала подробный обзор июльского онлайн-семинара Ассоциации. На нём приглашённый эксперт по морскому праву и морскому страхованию, лектор университета Абердина Фатима Озчан, рассказала про особенности британского подхода к регулированию киберрисков в автономном судоходстве.

Среди статей этого номера отмечу исследование, которое подготовила юрист АЛРУД Инесса Баринская совместно с коллегами: Глебом Измайловичем, Анастасией Красник и Полиной Крестьяновой. Авторы проанализировали, когда и как российские суды применяли ключевые конвенции в области международного морского права за последние пять лет. Один из основных выводов этой работы заключается в том, что применение той или иной конвенции на практике не всегда соотносится с её формальным статусом «ключевой» по классификации ИМО.

Стоит сказать, что за последний год это уже третья статья Инессы Баринской, опубликованная в нашем журнале. Приятно видеть, что в России появляется новое поколение юристов, искренне увлечённых морским правом и готовых дальше совершенствовать свою экспертизу в этой отрасли.

Руководитель Young RUMLA Булат Каримов продолжает вести статистику «морских» дел. Необходимые цифры за третий квартал 2026 года ему помогла собрать Варвара Белоклокова.

Завершается этот выпуск традиционной рубрикой – «Обзор новинок литературы по морскому праву». Куратор раздела Иван Кобченко отобрал 11 книг за третий квартал 2026 года.

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

Президент Ассоциации морского права (RUMLA)

Константин Краснокутский

Preface



The third issue of 2026 covers the period from July to September. The highlight of the quarter was our conference “Maritime Law and International Arbitration: A Practitioner’s View,” held to mark five years since Russia’s readmission to the Comité Maritime International (CMI). For the second year running, Wawelberg Hall brought together representatives from across the maritime industry: lawyers, shipowners, insurers, brokers, surveyors and those just starting out in the profession. The event welcomed more than 90 guests.

Particular thanks are due to the speakers whose session on war risks in marine insurance sparked a lively debate, with members of the audience weighing in from the floor. Which arguments proved quite so contentious you can discover in the report by Olga Pakharenska, a member of Young RUMLA and co-administrator of our Telegram channel.

Her fellow Young RUMLA member and Telegram co-administrator Elizaveta Bogdanova has, in turn, written a detailed review of the Association’s July online seminar, at which our guest speaker Fatima Ozcan, a specialist in maritime law and marine insurance and a lecturer at the University of Aberdeen, set out the distinctive features of the British approach to regulating cyber risks in autonomous shipping.

Among the articles in this issue, I would note the study by Inessa Barinskaya, a lawyer at ALRUD, written together with her colleagues Gleb Izmailovich, Anastasia Krasnik and Polina Krestyanova. The authors examine when, and how, Russian courts have applied the key conventions of international maritime law over the past five years. One of their principal findings is that how often a convention is actually invoked in practice does not always correspond to its formal designation as “key” under the IMO classification.

This is, it is worth noting, Inessa Barinskaya’s third article in our journal within the past year. It is heartening to see a new generation of Russian lawyers emerging with a real passion for maritime law and the ambition to deepen their expertise in the field.

Bulat Karimov, who heads Young RUMLA, continues to compile statistics on “maritime” cases; Varvara Beloklokovala helped him gather the figures for the third quarter of 2026.

The issue closes with our regular feature, “Review of New Literature on Maritime Law,” for which section editor Ivan Kobchenko has selected 11 titles published in the third quarter of 2026.

My thanks go to Ekaterina Shevtsova, Nicole Levi and Antonina Izralovskaya for translating the journal’s articles into English.

President of the Russian Maritime Law Association (RUMLA)

Konstantin Krasnokutskiy

I. СОБЫТИЯ

1.1. Морское право и международный арбитраж: глазами практиков

15 сентября 2026 года в Санкт-Петербурге прошла ежегодная конференция Ассоциации морского права RUMLA. На этот раз мероприятие было приурочено к пятилетию восстановления членства России в Международном морском комитете (CMI). Более 90 гостей собрались, чтобы в формате двух сессий обсудить самые острые вопросы отрасли: от военных и санкционных рисков, перехода под российский флаг и арестов судов до будущего третейского разбирательства и роли искусственного интеллекта в арбитраже.

Пять лет в CMI и более века истории

Конференцию открыло видеообращение **президента RUMLA Константина Краснокутского**. Он напомнил, что прошлогодняя встреча была посвящена 120-летию Российского общества морского права (РОМП), предшественника Ассоциации, а нынешняя – пятилетию возвращения в Международный морской комитет.

История российского участия в CMI, подчеркнул он, насчитывает более 120 лет. С момента основания комитета в 1897 году его собрания посещали выдающиеся юристы из Петербурга – Федор Федорович Мартенс и Михаил Александрович фон Таубе. После учреждения РОМП в 1905 году общество регулярно участвовало в конференциях и ассамблеях комитета и включилось в подготовку проектов конвенций. Архивные документы свидетельствуют, что оно работало над действующей по сей день Конвенцией о столкновении судов 1910 года, а также обсуждало проекты Гаагских правил – Международной конвенции об унификации некоторых правил о коносаменте 1924 года.

RUMLA восстановила членство в 2021 году, а уже осенью 2022 года на Ассамблее в Антверпене встал вопрос об исключении Ассоциации.

«Лишь благодаря нашей публичной приверженности фундаментальным принципам международного права, страны – участницы комитета единогласно приняли решение о сохранении нашего членства», – отметил Константин Краснокутский.

Цель CMI остается неизменной – унификация морского права в первую очередь частного. По словам президента RUMLA, вопросы, актуальные для отрасли сейчас, могут потерять значение в одночасье, фокус на локальном регулировании способен завести в правовой и экономический тупик, а риторика, которая кажется общепринятой или обязательной, в ближайшем будущем вовсе окажется лишь приметой времени. «Между тем цивилистика вне времени», – подчеркнул он. Существующие столетиями обычаи и нормы морского права сегодня унифицированы международными конвенциями, разработанными под эгидой CMI, а принципы общей аварии не утратили актуальности за несколько тысяч лет. Из недавних примеров – принятый в прошлом году на Ассамблее в Токио документ Lex Maritima, который представляет собой фундаментальную кодификацию принципов морского права.

**Константин Краснокутский,
президент Ассоциации морского права RUMLA**

«Второй год подряд Wawelberg Hall собирает представителей самых разных направлений морской индустрии: юристов, судовладельцев, страховщиков, брокеров, сюрвейеров и начинающих специалистов. Я не устану повторять, что лишь сообща мы сможем сделать нашу страну юрисдикцией верховенства права, благоприятной для торгового мореплавания».



**Морская сессия:
военные риски и страхование**

Если в прошлом году деловая программа состояла из одной дискуссии, то на этот раз организаторы разделили ее на две панели. Первая была целиком посвящена морскому праву, ее модерировал **ответственный секретарь RUMLA Алексей Малаховский**. Главной темой, по его словам, стали уже не санкции, о которых на отраслевых площадках говорили несколько лет подряд, а военные риски. После событий в Азово-Черноморском бассейне часть страховщиков вообще отказывается страховать суда, которые туда заходят. Поводом для разговора

послужила гибель контейнеровоза «Янина», принадлежавшего FESCO: его потопили в Черном море в ночь на 1 августа.

Полина Сенаторова, директор департамента комплаенса и морского права ПАО «ДВМП» (FESCO), напомнила, что судно атаковали два безэкипажных катера чуть более чем в ста милях от Новороссийска. По ее оценке, это новый этап эскалации: впервые потоплен контейнеровоз, а украинская сторона назвала его законной целью из-за российского флага. Если раньше под «теневым флотом» подразумевали прежде всего танкеры, то теперь это понятие размывается, поэтому опасность грозит любому торговому судну.

После инцидента был создан штаб по военным рискам с участием Минобороны, Минтранса, страховых компаний и Российской национальной перестраховочной компании (РНПК). Промежуточное решение таково: РНПК, получив подтверждение Банка России, готова брать на себя до 95% покрытия, чтобы страховщики продолжали работать в Черном и Азовском морях. Но речь идет только о стратегических грузах – энергетике, включая уголь, и зерне. Контейнеры в этот перечень не вошли, с чем Полина Сенаторова не согласна. По ее мнению, временную меру нужно детализировать и превратить в постоянный механизм, а параллельно создавать региональные инструменты перестрахования, например, на базе БРИКС.

Практика показала и другое: наличие полиса еще не гарантирует страховой защиты. Полисы содержат оговорку, позволяющую страховщику отозвать покрытие, как только выходит прибрежное предупреждение. Судно при этом находится в рейсе, судовладелец обязан исполнять свои обязательства, решение идти дальше принимают капитан и менеджмент, а с последствиями судовладелец затем разбирается сам. Отдельная проблема – какие суда относить к российскому торговому флоту. Минтранс привязывается к флагу, хотя около 60% мирового флота ходит под удобными флагами, а критерий российского бенефициара упирается в формальный подход регулятора.

Савелий Ченцов, партнер юрфирмы «Анива Лигал», задался вопросом, а готов ли судовладелец платить повышенную премию? Страховщик, особенно P&I-клуб, вправе расценить заход в такой район как увеличение риска и потребовать существенной доплаты. Но есть ли у судовладельцев механизм, позволяющий переложить эти расходы на грузовладельцев? Финансовая нагрузка внутри страховой системы слишком высока, а ресурсы РНПК ограничены, поэтому перекладывать все на государство несправедливо. Полина Сенаторова отметила, что об этом никто и не просит. Перевозка подорожает, что в итоге отразится на грузоотправителе, но такая экономика считается. Морем перевозится около 80% мировых грузов, а тем временем обстановка накаляется уже и в Средиземном море, так что выбирать приходится между полным закрытием судоходства и судоходством за другие деньги.

Роман Макаров, партнер АБ NSP и руководитель практики морского права, привел пример Ормузского пролива, который физически не закрыт. По расчетам юриста, если тридцать танкеров пойдут плотным строем, то потопят лишь один-два из них. Пролив закрыт страховыми компаниями, которые оценивают риск как близкий к единице и выставляют премию, сопоставимую со стоимостью судна и груза. Экономика может сложиться при дальнейшей эскалации: если нефть подорожает до \$200 и расходы переложат на потребителя. Нельзя забывать и об экипаже, который вправе отказаться идти в рейс. Полина Сенаторова напомнила опыт Индийского океана: страховщики сначала отозвали покрытие, а с появлением военного сопровождения вернули его. Поэтому важно искать компромисс между судовладельцами, страховщиками, регуляторами и военными. Страховка, как метко отметили спикеры, всегда включает стоимость силы, которая тебя прикрывает: если рядом стоит корвет, премия будет низкой.

Илья Логинов, заместитель гендиректора АО «Совфрахт» и арбитр МАК при ТПП РФ, оказался более категоричен: «зонтик» страхования военных рисков не защищает на практике. Справиться с ситуацией в Азово-Черноморском регионе можно только военными средствами, а пока беспилотники массово не уничтожаются, то и страхование полноценно работать не может. Так было и с сомалийскими пиратами: ситуация изменилась, когда на судах появилась вооруженная охрана. По его прогнозу, регион в ближайшее время будет фактически закрыт для судов, не попавших под государственный «зонтик», а главный вопрос на конец осени – пойдет ли эта «эпидемия» дальше, на Балтику и в другие моря. **Кирилл Маслов, управляющий партнер АБ «Инмарин»**, добавил, что премии уже исчисляются процентами от стоимости судна, страховая защита работает постфактум, поэтому на первый план выходит эффективность флага и возможность физически защитить конкретное судно. На его вопрос, обсуждал ли штаб по военным рискам меры сопровождения, Полина Сенаторова ответила, что существуют рекомендации по защите судов – набор мер, из которых каждый судовладелец выбирает подходящие.

Чартерные оговорки и задержания судов

Если страхование не закрывает риск, его приходится распределять в договоре. В связи с чем Алексей Малаховский поинтересовался у спикеров, какие оговорки сегодня включают в чартеры. Роман Макаров назвал это вопросом коммерческих условий: механизмы, позволяющие переложить военную премию на фрахтователя или грузополучателя, давно известны, и любой брокер подскажет нужную оговорку к проформе. Вопрос лишь в том, примет ли ее рынок. Например, ставки фрахта супертанкеров, идущих вокруг Африки, такие риски уже покрывают.

Кирилл Маслов рассказал о чартерах, которые его команда анализировала после недавних задержаний. Сейчас это рынок груза, то есть условия диктует грузовладелец. Во многих чартерах вся ответственность за задержание или арест судна возложена на судовладельца, который обязуется сам урегулировать такие инциденты. При этом груз чаще всего российский, а контракты нередко построены так, что оплата наступает лишь по прибытии в порт выгрузки. При задержании судна под ударом оказывается и грузовладелец, поэтому встает вопрос о том, кто защищает груз.

Тогда Роман Макаров привел пример, когда при именно таком чартере переговоры с французской прокуратурой об административном аресте вел судовладелец – формально китайский, хотя груз очевидно был российским. Предложение привлечь к делу российских юристов не приняли, чтобы не оставлять «русский след». Документы составлены так, чтобы судовладелец выглядел максимально независимым, но глубинные отношения сторон могут быть иными. Кирилл Маслов уточнил, а не пора ли отойти от этой нейтральности, чтобы открыто говорить: груз и флаг российские, поэтому их нужно защищать. По его мнению, акценты постепенно смещаются от желания что-то скрыть к необходимости получить эффективную защиту. Роман Макаров заметил, что это решение собственника: «Пока груз формально принадлежит одной иностранной компании, судно – другой, а флаг выбран в условном Габоне, то маски не снимают, хотя, возможно, уже пора так делать».

В развитие темы Алексей Малаховский отметил, что задержания судов стали типичными,

как и ссылки на ложный флаг или его отсутствие. Роман Макаров предложил различать две ситуации. Первая – частноправовой арест. Так, научно-исследовательское судно «Профессор Молчанов» арестовано в Норвегии на Шпицбергене по требованиям «Нафтогаза» к Российской Федерации. Вероятно, Россия будет оспаривать арест, ссылаясь на иммунитет, а если это не удастся, судно продадут, и тогда возникнет вопрос о последствиях продажи: к Пекинской конвенции о международных последствиях судебной продажи судов наша страна не присоединилась. Вторая ситуация – публично-правовые действия, когда на борт поднимаются военно-морские власти. Согласно Конвенции ООН по морскому праву 1982 года (UNCLOS) они могут проверить судно, но не вправе его задерживать, подчеркнул партнер NSP. Он привел пример судна под китайским флагом, которое шведские власти не получили: администрация флага заявила, что сама расследует выявленные нарушения. В этом и состоит сила флага, но обеспечить свою юрисдикцию способны лишь немногие государства: Китай, Индия, Россия, США.

Российский флаг: последняя гавань

На конференции обсудили и переход торгового флота под российский флаг. Илья Логинов напомнил, что этот процесс теперь идет в разрешительном порядке, установленном актом с грифом «для служебного пользования». Участвовавшая в его разработке Полина Сенаторова объяснила, что гриф ДСП выбрали намеренно с целью ускорить согласование. Документ ждали в феврале, получили в конце мая, а принятие соответствующего указа президента ожидается до конца года. Упрощенный порядок будет действовать параллельно с обычным: в нем меньше требований к составу экипажа и к документам на судно, а Минтранс обещает предусмотреть переход для тех, кто уже ходит под флагом РФ. Российский интерес подтверждает профильное министерство: для энергетических грузов – Минэнерго, для контейнерных перевозок – Минпромторг, участвует в этом процессе и ФСБ. Сам Минтранс единолично решения не принимает – в порядок заложен принцип «двух пар глаз». Вопросов в этой теме пока больше, чем ответов: пока сложно сказать, как новый порядок

Пирамида Маслоу для судовладельца

Ирония 2026 года: отрасль десятилетиями жила на вершине пирамиды, считая основание данностью. Когда основание трясётся, верхние уровни перестают иметь цену.



Иерархия потребностей не отменилась — она снова стала иерархией: пока не закрыт нижний уровень, экономия на регистрации не имеет цены

Вершина — удобство и экономия

Налоги, стоимость экипажа, сборы, скорость регистрации, минимум раскрытия. То, ради чего удобные флаги и существовали.

У Маслоу: самореализация.

Признание — репутация реестра

«Белый список» Paris/Tokyo MoU, приемлемость флага для фрахтователей, банков и страховщиков.

У Маслоу: уважение и признание.

Принадлежность к предсказуемой юрисдикции

Понятные правила ареста, ипотеки, принудительной продажи и распределения выручки; реестр, который отвечает на запросы и не исчезает.

У Маслоу: принадлежность.

Доступ к рынку

Порты, проливы, страхование, банковское финансирование, проход PSC. Флаг не является «мишенью» и не закрывает маршруты.

У Маслоу: безопасность.

Основание — безопасность судна

Судно не задержат, не арестуют и не конфискуют. Государство флага способно и готово реально стоять за судном — дипломатически, юридически, при необходимости силой.

У Маслоу: физиология и безопасность.

будет согласован с остальным регулированием, страхованием и налогами.

По словам Полины Сенаторовой, обсуждаемая новелла точно эффективна для танкерного флота. Если судно попало в SDN-лист, другие флаги ему недоступны, а нефть и нефтепродукты иностранные терминалы принимают и под российским флагом. У контейнерного флота в международных перевозках под флагом РФ будут проблемы: любой терминал, даже в дружественном Китае, предпочтет другого перевозчика. Судовладельцу, который хочет остаться в международном судоходстве, на настоящий момент комфортнее с иностранным флагом.

Кирилл Маслов предложил вернуться к экономике российского флага. Закон 2011 года о поддержке судоходства¹ и Российский международный реестр судов создавались для того, чтобы сделать флаг конкурентоспособным и освободить судовладельцев от лишних налогов, однако многие вопросы, включая льготы и лизинг, до сих пор остались нерешенными. Полина Сенаторова добавила, что регуляторы обсуждают каждую инициативу по отдельности: налоги по новому порядку, инвестиционный сбор, предложения ОСК. Совокупную нагрузку на судовладельца при этом никто не считает.

Так или иначе, де-факто флаг неудобен на вход, и это противоречит идее гавани для подсанкционных судов, констатировал Савелий Ченцов. Согласования идут на бумаге, без электронного документооборота. Раньше в постановлении были прописаны временная регистрация и четкие сроки, теперь же на практике переход занимает более трех месяцев, и судовладелец не может просчитать экономику сделки. Процедуру, по его мнению, нужно как можно быстрее сделать прозрачной: какие документы принимают, какие нет и от чего зависит согласование. Полина Сенаторова возразила, что сроки в упрощенном порядке как раз жесткие, а в Росморречфлоте создано подразделение, которое должно работать как единое окно. Сами документы судовладельца грифа ДСП не требуют. Но оценивает она порядок осторожно: коллеги, начавшие процедуру, результата пока не достигли.

Савелий Ченцов обратил внимание и на то, что порядок не до конца согласуется с требованиями РНПК к подтверждению российского интереса и с территориальными ограничениями покрытия. В какой-то момент груз выбывает из владения лица с российским интересом, цепочка рвется, и на этот случай нужно решение.

¹ Имеется в виду Федеральный закон от 07.11.2011 № 305-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в связи с реализацией мер государственной поддержки судостроения и судоходства».

Спикеры вспомнили еще об одном фильтре – правительственной комиссии, которая работает в ручном режиме и без установленных сроков.

Илья Логинов подытожил: свободный доступ к российскому флагу сегодня интересен судам, которые уже под санкциями или ждут наложения ограничительных мер, а еще тем, кто работает в шельфовых проектах на Севере и Дальнем Востоке. Остальных сдерживает не качество администрации или законов, а внешние факторы: закрытые европейские порты, сложности с запчастями и ремонтом. Полина Сенаторова подтвердила, что с коммерческой точки зрения российский флаг – это последняя опция.

Своеобразный итог обсуждению подвел Роман Макаров, проиллюстрировавший «пирамиду потребностей» судовладельца по аналогии с пирамидой Маслоу, в основании которой лежит безопасность. После критики коллег он признал, что выходит «елка»: безопасность – товар базовый и дорогой, на всех его не хватит, и под российский флаг пустят лишь избранных, прежде всего тех, кто везет российскую нефть. Что будет с зерном, которое традиционно шло через Черное море, неясно: черноморские порты под угрозой, зерновые терминалы уже попадали под удары, а на Балтике перевалочных мощностей мало.

Спор страховщиков и судовладельцев

Обсуждение страхования продолжили гости конференции из зала. **Старший юрист NAVICUS.LAW Денис Чистяков** описал складывающуюся практику так: «Судовладелец покупает полис страхования военных рисков и даже доплачивает за особый район, но атаку беспилотника или безэкипажного катера квалифицируют как террористический акт. То есть возбуждается уголовное дело по статье 205 УК РФ, а терроризм в большинстве полисов (включая военные) – это общее исключение, поэтому возмещения судовладелец не получает».

Комментируя реплику Дениса Чистякова, Илья Логинов рассказал, что впервые судно АО «Совфрахт» попало под атаку безэкипажного катера еще летом 2023 года. Оно было застраховано по обычному полису, и страховщик из числа крупнейших компаний отрасли тогда выплату произвел, подчеркнул юрист.

В полисах за 2026 год уже прямо указано, что военные риски включают террористические акты. Савелий Ченцов добавил, что ряд страховщиков предлагает такое покрытие за отдельную премию. По его мнению, сильнее всего страдают грузовладельцы, которые покупают стандартное покрытие и попадают под исключение. Кирилл Маслов назвал практику отказов порочной: на судовладельца фактически возлагают ответственность за обеспечение собственной безопасности.

Продолжая дискуссию, старший юрист NAVICUS.LAW обратил внимание на то, что борьба с пиратством и военные риски – разные правовые режимы. Военное сопровождение эффективно против пиратов, но не в вооруженном конфликте, о чем говорят потери конвоя PQ-17. В условиях гибридной войны единственное работающее средство – защищенные транспортные коридоры по образцу зернового, а для России таким вариантом остается Северный морской путь.

Затем слово взяла представитель страхового рынка – **главный андеррайтер по страхованию морских рисков Euronis Дина Доминова**. Она напомнила, что разговор о военных рисках касается прежде всего КАСКО – это добровольный вид страхования, и его отсутствие не запрещает судну работать, а обязательное по международным конвенциям страхование ответственности никто не прекращал. Просто судовладельцы не хотят ни платить за дорогое покрытие, ни держать риск на себе. Страховая компания – коммерческая структура, поэтому, когда убыточность приближается к 100%, страхование военных рисков превращается в «открытую кредитную линию судовладельцу». Так что отказ части страховщиков от военного КАСКО в Черном и Азовском морях Дина Доминова считает оправданным. Оговорку о терроризме она объяснила так: «Классические оговорки Института лондонских страховщиков рассчитаны на войну, а в России нет ни войны, ни военного положения». Таким образом, возникает коллизия, и спор об отказе в судебной плоскости может затянуться на годы. Увидев, что по таким случаям возбуждают дела о терроризме (ст. 205 УК), страховщики стали прямо включать это покрытие в договоры, пойдя навстречу клиентам. Совет один: внимательно читать договор.

Роман Макаров в ответ заявил, что исключение о терроризме – плод лоббизма страховщиков, у которых невозможно выиграть спор в суде. Савелий Ченцов, напротив, встал на защиту страховщиков. Судовладельцев становится меньше, объем рисков растет, и крупный флот, выходя на рынок за полисом, жестко торгуется вниз. Страховщики вынуждены конкурировать и не могут согласованно поднимать тарифы, поэтому их математика «рвется». Кроме того, грань между КАСКО и P&I тоньше, чем кажется, особенно когда речь идет о подъеме затонувших и брошенных судов.

Полина Сенаторова вернулась к главной претензии судовладельцев. Судно находится в открытом море, выходит прибрежное предупреждение, и страховщик сообщает, что с нуля часов покрытие не действует. Развернуться посреди Черного моря или продолжить рейс – судовладелец решает сам. Платить за полис, который перестает работать «по щелчку пальцев», – странная концепция. Если бы страховщики назвали цену, по которой готовы сохранять покрытие, рынок мог бы согласиться или отказаться, но такого предложения никто не сделал. Отрасли, считает она, нужна общая позиция.

Представитель страхового рынка пояснила, что собственное удержание российских страховщиков составляет в среднем несколько миллионов долларов, остальное перестраховано в РНПК, и прямой договор обязан повторять условия перестрахования. Условие о прибрежных предупреждениях появилось недавно и является прямым требованием РНПК. Страховщики сами просили его убрать, а новый продукт РНПК для заходов в Черное и Азовское моря со ставкой 1% работает тяжело. Сейчас военное КАСКО пишут три-четыре компании, остальные от него отказались, и без диалога с регулятором проблему не решить. Когда FESCO посадила страховщика и РНПК за один стол, выяснилось, что условия совпадают не всегда, заметила Полина Сенаторова: «На требования РНПК ссылаются и там, где их нет». Савелий Ченцов предложил заимствовать у клубов взаимного страхования механизм дополнительного взноса, чтобы при выходе предупреждения покрытие не обрывалось, а дорожало по заранее согласованным правилам.

Илья Логинов привел пример июльских предупреждений. Страховщики отреагиро-

вали на них по-разному: один немедленно уведомил о прекращении покрытия, другой сообщил об этом лишь устно через брокера, третий дал неделю на выход из района, четвертый сохранил покрытие до конца августа. Различие, по его мнению, не в правилах, а в людях. Правда, когда дело дойдет до юристов, все сошлется на буквальный текст и скажут, что покрытие прекратилось автоматически.

Аресты судов в России

Последняя часть сессии была посвящена арестам. Алексей Малаховский описал типичную картину: кредитор с морским требованием отказывают со словами «не доказано, не обосновано, несоразмерно», а судовладелец, который просит отменить арест под встречное обеспечение, слышит то же самое. По мнению Кирилла Маслова, корень проблемы в том, что российские суды забывают о международных нормах, согласно которым при аресте судна не нужно доказывать соразмерность. Арбитражный суд в РФ рассуждает иначе: нельзя арестовать судно стоимостью €20 миллионов из-за требования €50 000. Судовладельца это защищает, но кредитору, у которого нет иного способа исполнить решение, обеспечить свои интересы нечем.

При этом российский суд рассматривает заявление дольше, чем капитан порта вправе удерживать судно (72 часа), которое в итоге успевает уйти. На Дальнем Востоке, по наблюдениям Романа Макарова, арест сейчас получить проще. Норму АПК о снятии ареста при встречном обеспечении он назвал большим достижением, хотя и здесь случаются сбои: в одном петербургском деле судно простояло под арестом год.

Савелий Ченцов напомнил, что идея о необходимости разъяснений от Пленума Верховного суда по обсуждаемой теме звучала еще на прошлой конференции. При аресте нужно отдавать приоритет специальным нормам перед общими правилами АПК: такое указание Верховный Суд уже давал, но на практике оно плохо соблюдается нижестоящими инстанциями. Кроме того, необходимо ускорить взаимодействие между судом, судебными приставами и капитаном порта, сблизив арест с задержанием судна капитаном порта по статье 81 КТМ РФ.

Правда, Кирилл Маслов заметил, что эта норма защищает прежде всего публичные интересы – портовую инфраструктуру и экологию. Капитаны портов не готовы разбираться в частноправовых спорах и опасаются, что убытки от необоснованного задержания предъявят им. Вместе с тем иностранному кредитору трудно быстро обратиться в российский суд, а судно стоит под погрузкой один-два дня, поэтому в рамках развитой Морской администрации такой инструмент был бы уместен.

Илью Логинова как судовладельца больше волнует обратное: как снять арест максимально быстро. Если дать капитанам портов право задерживать суда надолго, то начнутся злоупотребления. «Перед тем как куда-то зайти, надо понять, как оттуда выходить», – заметил он. Частые отказы в арестах, особенно в Петербурге, он объяснил так: «Определение об аресте почти наверняка обжалуют, а определение об отказе к моменту рассмотрения жалобы теряет смысл, потому что судно уже ушло». Перемены в правоприменительной практике, по мнению арбитра МАК при ТПП РФ, начнутся, когда у темы появится «мотор», например, если кто-то из морских юристов придет работать в Верховный суд.

Арбитражная сессия: «золотой век» под вопросом

Во второй части деловой программы конференции вышли за пределы морской тематики: эксперты обсуждали, с какими трудностями сталкивается третейское разбирательство в России. Модерировал дискуссию **вице-президент RUMLA Константин Путря**.

Разговор начался с того, что **Степан Султанов, партнер, руководитель практики международного арбитража АБ КИАП**, поставил под сомнение слова партнера юридической фирмы «Дякин, Горцунян и партнеры» Дмитрия Дякина, который в комментарии Право.ru назвал сегодняшнее время «золотым веком международного арбитража в России». «Как можно говорить о золотом веке, если у нас в России проблема с исполнением Нью-Йоркской конвенции?» – задался вопросом Степан Султанов.

У юридических фирм, загруженных арбитражной работой, дела действительно пока идут хорошо. Но этот пик постепенно пойдет на спад: контрагенты, в том числе из дружественных юрисдикций, изменят отношение и к арбитражным оговоркам, и к решениям против российских лиц, ведь кредиторы видят, что добиться исполнения таких актов невозможно.



Затем модератор перевел разговор к оценке деятельности Морской арбитражной комиссии при ТПП РФ, которая в последние годы рассматривает совсем мало дел. **Дмитрий Давыденко, советник бюро «Лексиком» и арбитр МАК (в прошлом – ее ответственный секретарь)**, полагает, что развитию МАК в нынешних реалиях нужны дополнительные ресурсы и отдельная команда, поскольку много лет у МКАС и МАК один председатель, которого на все не хватает. Арбитражный сбор долго составлял 3% независимо от суммы иска, так что по мелким спорам арбитры работали почти *pro bono*.

Константин Путря рассказал, что месяц назад на круглом столе в Совете Федерации обсуждали, как повысить популярность МАК. Представители ТПП говорили об открытии новых отделений – после Новороссийска на очереди Мурманск. Другая идея – разработать типовые проформы договоров по образцу GENCON с арбитражной оговоркой в пользу МАК. Дмитрий Давыденко поддержал оба предложения: отделения удобны в большой стране, а готовые формы участники рынка любят. **Владимир Косцов, к.ю.н., доцент НИУ ВШЭ**, напротив, усомнился в пользе отделений. Если перевести процедуры в электронный формат, отделения не понадобятся: международные центры по всему миру обходятся без них.

Обеспечительные меры и выбор арбитража

Председатель МАК вправе наложить арест на судно или груз, но этой опцией не пользуются. Причина, по словам модератора, проста: нет механизма принудительного исполнения. Проект реформы, подготовленный Минюстом в 2025 году, предлагает его создать. Владимир Косцов считает, что главный вопрос – по какой процедуре выдавать исполнительный лист. Согласно законопроекту, государственный суд рассматривает заявление 14 дней с уведомлением ответчика, у которого есть неделя на подготовку собственной позиции, причем срок действует только при доказанности надлежащего уведомления. Сам арбитраж тоже не принимает меры без выяснения мнения другой стороны. В итоге обеспечительные меры арбитров заведомо медленнее мер государственного суда. **Эллина Изоткина, советник LEVEL Legal Services и арбитр**, возразила,

что и в госсуде мер ждут порой до полутора месяцев. К тому же проект распространяется только на постоянно действующие арбитражные учреждения и арбитраж с местом в России.

При этом и без принудительного исполнения меры не бессмысленны, полагает Владимир Косцов. Они позволяют постепенно вводить арбитров в курс дела, а сторона, которой важна ее репутация перед составом, не станет полностью игнорировать его предписания. Дмитрий Давыденко добавил, что около двух лет назад в регламентах появилась возможность заранее предусмотреть в договоре последствия неисполнения обеспечительных мер, например, через неустойку. Он напомнил и о механизме, которым пользуются редко: при оспаривании решения суд по ходатайству стороны может вернуть дело арбитрам, чтобы те устранили процессуальное нарушение.

Самый популярный в мире морской арбитраж – LMAA – работает как *ad hoc*. Возможно, и России нужен гибкий арбитраж такого типа, предположил Константин Путря. Эллина Изоткина предложила юристам «снять розовые очки и вернуться на землю бизнеса». Клиенту, которому срочно нужно арестовать судно, она никогда не посоветует идти за мерами к председателю МАК. Быстрее получить арест в государственном суде, например в Нидерландах, – за день-два, а то и за 14 часов, – и уже потом идти в выбранный арбитраж. В обеспечительные меры арбитража она не верит: без государственного суда они все равно не работают, а клиент несет лишние расходы и теряет время.

Исполнение решений и санкции

Далее участники обратились к признанию иностранных решений в России и российских за рубежом. Константин Путря напомнил о волне отказов российских судов после 2022 года и о европейских ограничениях. Степан Султанов считает, что протекционистский вектор российских судов сохранится по политическим причинам. За рубежом российские арбитражные и судебные решения по-прежнему признают – его команда собрала такую подборку и показывает ее российским судьям. Исключений два: решения, вынесенные по «закону Лугового», до сих пор не признаны нигде в мире, а в спорах, осложненных санкциями, суды ищут баланс. Например, в Германии указывают на то, что не против

признания, но ограничительные меры этого пока не позволяют делать. Одним словом, битва юрисдикций «рикошетит» в обе стороны.

Владимир Косцов согласился и добавил, что клиенты слишком буквально воспринимают мотивировки российских судов. Например, опасаются, что решение в их пользу не исполнят из-за арбитров из недружественных стран. Если решение вынесено в пользу российского лица, на состав арбитров, скорее всего, никто смотреть не будет. Ситуацию с признанием российских решений за рубежом он оценил как неплохую, а обратное мнение назвал расхожим мифом. Маятник зарубежной практики, по его мнению, должен качнуться в разумную сторону. В Англии уже сложился подход, при котором решение в пользу подсанкционного лица признают, а ограничения применяют на стадии исполнения. В Германии и Швейцарии суды пока склонны видеть в таких решениях противоречие публичному порядку. Практический совет спикера – не откладывать подачу заявления о признании за рубежом, иначе можно пропустить срок давности на исполнение.

Эллина Изоткина заняла противоположную позицию. «Закон Лугового», напомнила она, появился в качестве ответа на то, как за рубежом обращались с российскими компаниями, особенно с госучастием. Почти любая компания, связанная с морскими перевозками и фрахтованием, сегодня рискует тем, что даже при формально выигранном деле не получит деньги за границей. Поэтому упрекать российские суды, по ее мнению, не стоит: это симметричный ответ.

Борис Глушков, арбитр РАЦ, на вопрос о влиянии геополитики ответил встречным вопросом: какие проблемы сегодня ею не обусловлены? Он не смог вспомнить ни одного крупного международного арбитража последних лет, который не касался бы санкций. На них ссылаются контрагенты из любых стран, включая те, которые не вводили ограничительные меры, а арбитры занимают безопасную позицию. На классический вопрос, входят ли санкции в публичный порядок, арбитры из европейских стран и Великобритании, как правило, отвечают утвердительно. Есть и хорошие новости: в немецком государственном суде его команда получила промежуточное решение в пользу клиента. Речь идет про спор о возврате аванса,

хотя немецкий регулятор считает заявителя потенциально подсанкционным. Обратный пример – арбитраж, в котором состав попросту отказал в возврате долга, сославшись на позицию регулятора страны ответчика.

Отсюда главный совет Бориса Глушкова: сперва выяснить, где бенефициары и где активы, можно ли до них дотянуться, как настроены местные суды и регуляторы. Если все ответы отрицательные, возможно, не стоит и начинать разбирательство. Затем смотреть на оговорку, применимое право и состав арбитров. О российском арбитраже спикер высказался сдержанно. Даже решение постоянно действующего учреждения с местом арбитража в Москве можно обойти через «закон Лугового». Арбитражная оговорка теряет защитную функцию, если суд каждой стороны приходит защищать «своего», и убедить иностранного контрагента согласиться на МАК в таких условиях трудно.

Дубай, Гонконг или Сингапур

Константин Путря напомнил о тренде ухода с Запада на Восток и спросил, какой форум выбирать сейчас, прежде всего для морских споров. Борис Глушков считает, что у Дубая и Гонконга шансов больше, чем у Сингапура, хотя и гонконгскую оговорку российский суд может преодолеть по «закону Лугового».

В любом случае выбор всегда зависит от того, где придется исполнять решение. Эллина Изоткина, которая часто сопровождает арбитражи по перевозкам, назвала лучшим вариантом Дубайский международный арбитражный центр (DIAC) с местом арбитража в DIFC: это быстро и недорого, а реформированный центр работает совсем не так, как два года назад. Гонконг она российским сторонам не рекомендует, поскольку место арбитража там означает процессуальное право, близкое к английскому. По ее наблюдениям, стороны часто сами включают в договоры перевозки оговорку HKIAC и потом об этом жалеют.

Владимир Косцов отчасти возразил коллегам. Сингапур, несмотря на статус недружественной юрисдикции, активно работает над привлечением российского бизнеса, а его национальные суды сейчас рассматривают вопрос о том, входят ли санкции в местный публичный порядок. Гонконгские суды прямо указали, что иностранные санкции в Гонконге

не применяются, и он остается привлекательным даже для самых чувствительных споров. Судебной практике DIFC пока не хватает истории, полагает доцент НИУ ВШЭ: арбитражными делами в первой инстанции занимается, по сути, один судья, а прежнее арбитражное учреждение DIFC-LCIA было упразднено буквально за ночь.

Российские суды, заметил модератор, вошли во вкус антиисковых запретов. Степан Султанов, который отслеживает практику по этой теме с самого начала, констатировал: «Закон Лугового» применяется в заявительном порядке. Если российская сторона просит, то суд удовлетворяет». То, что раньше выглядело перегибами, стало нормой. Тексты ст. 248.1 и 248.2 АПК, по его оценке, написаны как нормальный правовой институт, но в судах они работают иначе. Удивила его лишь одна новая тенденция. Раньше, если иностранная компания просила рассмотреть спор в России вопреки оговорке, суд отправлял ее за рубеж, а теперь такие дела оставляют в РФ даже при возражениях оппонента – российской стороны.

Искусственный интеллект в арбитраже

Следующей темой стало влияние искусственного интеллекта. Эллина Изоткина считает, что арбитрам нельзя использовать ИИ для написания решений и загружать в него материалы дела: мешают правила конфиденциальности. Допустимо искать с помощью ИИ судебную практику – своего рода первый черновик, который все равно придется перепроверять, как за стажером. Арбитра же приглашают для того, чтобы он сам выслушал дело и вынес решение по внутреннему убеждению. Платить гонорар за то, что документы «прогнозируют» через программу, клиент не готов.

Владимир Косцов предложил не рассматривать ИИ в вакууме, а сравнить его с двумя давними проблемами. Первая – «четвертый арбитр», то есть ассистент состава: в деле ЮКОСа отклонили довод о выполнении основной работы помощником, поскольку не было оснований считать, что арбитры не проверили его текст. Вторая – обычные программы вроде облачных хранилищ и машинного перевода, использование которых никого не смущает. Если ИИ ближе к ассистенту, правила уже есть: арбитр раскрывает его использование

и не делегирует ключевые полномочия. Если же в решении видны следы прямого копирования из нейросети – а в заключениях экспертов спикер такое уже встречал, – оно подлежит отмене. Проблему конфиденциальности он предложил решать процессуальным приказом, разрешая сервисы, которые гарантируют, что не сохраняют данные. Принципиальной разницы между такой моделью и привычным облачным хранилищем он не видит.

Модератор спросил у слушателей, кто готов отдать спор машине, если государство это разрешит и конфиденциальность будет обеспечена. Руку в зале поднял всего один человек. Борис Глушенков заметил, что аналог уже существует – разрешение споров на крупных маркетплейсах, но человеку люди доверяют больше. При этом ИИ уже пользуются все, включая подготовку проектов решений и процессуальных документов, просто в этом не признаются. Сам он применяет новые технологии для первичного исследования, например, чтобы оперативно сориентироваться в незнакомом иностранном праве и проверить консультантов. Объем утечек конфиденциальной информации, по его оценке, уже запредельный, так что громкие взломы еще впереди. Дмитрий Давыденко напомнил, что своды правил уже появляются: их принимают арбитражные учреждения и профессиональные ассоциации. Пока это мягкое право, но общие принципы сформулированы: решение принимает только человек, а любое использование ИИ должно быть прозрачным и требует согласия сторон.

Процессуальные лайфхаки

Заключительный блок был посвящен практическим приемам, включая обсуждение темы, как не проиграть спор еще до его начала. Борис Глушенков назвал два правила. Первое – соблюдать базовые формальности. До сих пор в крупные разбирательства идут, не умея правильно расторгнуть договор: без соблюдения претензионного порядка, сославшись не на то основание или продолжив исполнение после нарушения, что напрямую влияет на результат. Второе – давать оппонентам совершать ошибки.

Одним из ключевых этапов разбирательства принято считать выбор арбитра. Лучший способ проиграть арбитраж, по словам Владимира Косцова, – заранее решить, что «все против нас»,

и ничего не начинать. Между тем возможность влиять на состав снимает многие страхи. Даже при западном институте и западном месте арбитража сторона назначает одного из трех арбитров, а при активной позиции может повлиять и на фигуру председателя: писать в институт, предлагать критерии, согласовывать с оппонентом списочную процедуру. Позицию «не выбирать никого из стран, которые ввели санкции» он считает перегибом, хотя гражданство остается самым простым и безопасным фильтром. Раньше достаточно было понять, как арбитр мыслит в правовых темах, теперь же нужно понять и его политические взгляды. Для этого проверяют социальные сети, публичные выступления, обращают внимание на опыт государственной службы и опрашивают коллег по рынку. Искусственный интеллект здесь незаменим: он способен найти, например, сноску в статье на иностранном языке, где арбитр высказался о правовой природе санкций.

Сложнее, когда арбитр назначен институтом и ведет себя неравно по отношению к сторонам, но оснований для отвода нет. Рецептов здесь немного. Эллина Изоткина привела пример из фабулы студенческого конкурса, где сторона искусственно создала основание для отвода, написав арбитру письмо с угрозой – это «черная тактика», и так поступать нельзя. Столь же неприемлемым и к тому же сразу заметным она назвала поведение бокового

арбитра, который открыто склоняет председателя к нужному решению.

По наблюдению модератора, «плохие» арбитры встречаются куда реже, чем недобросовестные оппоненты. Борис Глушенков рассказал, что как арбитр распределял расходы непропорционально за такое поведение: в одном деле за два дня до истечения срока на вынесение решения сторона направила шесть не предусмотренных регламентом заявлений. Стороне он советует занимать активную позицию: письменно обращать внимание состава на каждое нарушение, просить сократить сроки, не принимать запоздалые документы и возложить на нарушителя расходы.

Дмитрий Давыденко напоследок добавил обсуждению взгляд арбитра: хорошо работает спокойное профессиональное поведение, при котором сторона не поддается на эмоции оппонента, но и не оставляет его выпады без ответа. Арбитры это замечают. Степан Султанов сравнил такую тактику с борьбой: «Сначала выходы оппонента наблюдают и накапливают, отвечая сухо и строго по правилам, а когда их набирается достаточно, нужно делать жесткий процессуальный ход – попросить обеспечительные меры, обеспечение расходов или перераспределение расходов еще до вынесения решения». ■

Ольга Пахаренко





I. EVENTS

1.1. Maritime Law and International Arbitration: A Practitioner's View

On 15 September 2026, the Russian Maritime Law Association RUMLA held its annual conference in St Petersburg. This year's event marked five years since RUMLA's membership in the Comité Maritime International (CMI) was restored. More than ninety guests gathered for two sessions to discuss the industry's most pressing issues, ranging from war and sanctions risks, reflagging under the Russian flag, and ship arrests to the future of arbitration and the role of artificial intelligence in arbitral proceedings.

Five Years in the CMI and More than a Century of History

The conference opened with a video address by **RUMLA President Konstantin Krasnokutskiy**. He recalled that last year's meeting had celebrated the 120th anniversary of the Russian Maritime Law Society (RMLS), RUMLA's predecessor, while this year's event marked five years since the Association's return to the CMI.

Russia's involvement in the CMI stretches back more than 120 years, he emphasised. From the Comité's establishment in 1897, its meetings were attended by distinguished St Petersburg lawyers, Fyodor Fyodorovich Martens and Mikhail Alexandrovich von Taube. Following the establishment of RMLS in 1905, the Society regularly attended the Comité's conferences and assemblies and became involved in drafting conventions. Archival records show that it contributed to the 1910 Collision Convention, which remains in force today, and discussed drafts of the Hague Rules, the 1924 International Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Bills of Lading.

RUMLA regained its membership in 2021, but by autumn 2022 the question of expelling the Association had arisen at the Assembly in Antwerp. "It was only thanks to our public commitment to the fundamental principles of international law that the Comité's member countries unanimously decided to retain our membership," Konstantin Krasnokutskiy observed.

The CMI's objective remains unchanged: the harmonisation of maritime law, primarily private maritime law. According to the RUMLA President, issues currently dominating the industry may lose their relevance overnight; focusing on domestic regulation can lead to a legal and economic dead end; and rhetoric that seems universally accepted or obligatory today may soon prove to have been merely a feature of its time. "Yet civil law scholarship is timeless," he emphasised. Maritime customs and rules that have existed for centuries are now harmonised through international conventions developed under the CMI's auspices, while the principles of general average have remained relevant for several thousand years. A recent example is the Lex Maritima, adopted at last year's Assembly in Tokyo, which constitutes a fundamental codification of maritime law principles.

**Konstantin Krasnokutskiy,
President of the Russian Maritime Law Association RUMLA**

"For the second year running, Wawelberg Hall has brought together representatives from across the maritime industry: lawyers, shipowners, insurers, brokers, surveyors, and aspiring professionals. I never tire of saying that only by working together can we make our country a jurisdiction where the rule of law prevails and merchant shipping can thrive."



**Maritime Law Session:
War Risks and Insurance**

Whereas last year's conference programme consisted of a single panel discussion, this year the organisers divided it into two sessions. The first focused entirely on maritime law and was moderated by **RUMLA Executive Secretary Alexey Malakhovskiy**. According to him, the main topic was no longer sanctions, which had been discussed at industry events for several years running, but war risks. Following events in the Black Sea and the Sea of Azov region, some insurers have stopped providing cover altogether for ships entering those waters. The discussion was

prompted by the loss of FESCO's container ship Yanina, which was sunk in the Black Sea during the night of 1 August.

Polina Senatorova, Director of the Compliance and Maritime Law Department Far Eastern Shipping Company PJSC (FESCO), recalled that two unmanned surface vessels had attacked the ship just over one hundred miles from Novorossiysk. In her assessment, it marked a new stage of escalation: a container ship had been sunk for the first time, and the Ukrainian side had described it as a legitimate target because it flew the Russian flag. Whereas the term "shadow fleet" had previously referred primarily to tankers, its meaning is now becoming blurred, exposing

any merchant ship to danger. Following the incident, a war risks task force was established with representatives of the Ministry of Defence, the Ministry of Transport, insurance companies, and the Russian National Reinsurance Company (RNRC). An interim solution has been reached: with confirmation from the Bank of Russia, RNRC is prepared to assume up to 95 per cent of the insurance cover, enabling insurers to continue operating in the Black Sea and the Sea of Azov. However, this applies only to strategic cargoes, namely energy commodities, including coal, and grain. Containers were not included in this list, a decision with which Senatorova disagrees. In her view, the temporary measure needs to be developed in greater detail and turned into a permanent mechanism, alongside the creation of regional reinsurance arrangements, potentially under the BRICS framework.

Experience has also revealed something else: having an insurance policy does not necessarily guarantee cover. Policies contain clauses allowing insurers to withdraw cover as soon as a coastal warning is issued. The ship may already be on its voyage, the shipowner remains obliged to fulfil its commitments, and the decision whether to proceed rests with the master and management, leaving the shipowner to deal with the consequences. A further issue concerns which vessels should be considered part of the Russian merchant fleet. The Ministry of Transport uses the flag as its criterion, even though approximately 60 per cent of the world's fleet sails under flags of convenience, while identifying a Russian beneficial owner runs up against the regulator's formalistic approach.

Savely Chentsov, a partner at Aniva Legal law firm, questioned whether shipowners were prepared to pay higher premiums. Insurers, particularly P&I Clubs, may regard entry into such areas as an increase in risk and demand substantial additional premiums. But do shipowners have any mechanism for passing these costs on to cargo owners? The financial burden within the insurance system is already considerable, while RNRC's resources are limited, making it unfair to place the entire burden on the state. Polina Senatorova responded that no one was asking for that. Carriage would become more expensive, ultimately affecting shippers, but the economics could be calculated. Around 80 per cent of the world's cargo is transported by sea, while tensions are now rising in the Mediterranean as well. The choice, therefore,

is between shutting down shipping altogether and continuing operations at a higher cost.

Roman Makarov, a partner at NSP law office and Head of its Maritime Law Practice, cited the Strait of Hormuz, which remains unobstructed. According to his calculations, if thirty tankers sailed through in close formation, only one or two would be sunk. It is the insurance companies that have effectively closed the strait by assessing the risk as approaching certainty and quoting premiums comparable to the value of the ship and cargo. The economics might become viable if escalation pushed oil prices to USD 200 and the additional costs were passed on to consumers. Nor should the crew be overlooked, as seafarers are entitled to refuse to undertake a voyage. Senatorova recalled the experience of the Indian Ocean: insurers initially withdrew cover but restored it once naval escorts became available. It is therefore essential to find a compromise among shipowners, insurers, regulators, and the military. As the speakers aptly observed, insurance always reflects the cost of the force providing protection: if a corvette is nearby, the premium will be low.

Ilya Loginov, Deputy General Director of Sovfracht JSC and an arbitrator at the Maritime Arbitration Commission at the Chamber of Commerce and Industry of the Russian Federation, took a firmer stance: the war risks insurance "umbrella" offers no effective protection in practice. The situation in the Sea of Azov and Black Sea region can only be addressed by military means, and insurance cannot function properly while drones remain largely undestroyed. The same applied to Somali piracy: the situation changed when armed guards began serving aboard ships. He predicted that the region would soon become effectively closed to ships outside the state-backed insurance umbrella. The central question for late autumn was whether this "epidemic" would spread to the Baltic and other seas. **Kirill Maslov, Managing Partner of Inmarine law office**, added that insurance premiums were already calculated as percentages of a ship's value and that, with insurance cover taking effect only after an incident, the effectiveness of the flag state and its ability to provide physical protection for individual vessels had become paramount. In response to his question about whether the war risks task force had discussed escort arrangements, Senatorova replied that ship protection

recommendations were available, setting out measures from which individual shipowners could select those appropriate to their circumstances.

Charterparty Clauses and Detention of Ships

Where insurance does not cover a risk, that risk must be allocated contractually. Alexey Malakhovskiy therefore asked the speakers what clauses were now being incorporated into charterparties. Roman Makarov described this as a matter of commercial terms: mechanisms for passing additional war risks premiums on to charterers or consignees have long existed, and any broker can recommend an appropriate clause for a standard form charterparty. The only question is whether the market will accept it. Freight rates for supertankers sailing around Africa, for example, already reflect such risks.

Kirill Maslov discussed charterparties his team had examined following recent vessel detentions. The market currently favours cargo interests, meaning that cargo owners dictate the terms. Many charterparties place all liability for the detention or arrest of a ship on the shipowner, who undertakes to resolve such incidents independently. Yet the cargo is usually Russian, and contracts are often structured so that payment falls due only upon arrival at the discharge port. Detention of the vessel therefore also puts the cargo owner at risk, raising the question of who is responsible for protecting the cargo.

Roman Makarov then described a case involving precisely such a charterparty, in which negotiations with the French prosecutor's office concerning an administrative arrest were conducted by the shipowner, formally a Chinese company, although the cargo was clearly Russian. A proposal to involve Russian lawyers was rejected to avoid leaving a "Russian trail." The documents had been drafted to make the shipowner appear as independent as possible, although the underlying relationships between the parties might be quite different. Kirill Maslov questioned whether it was time to abandon this neutrality and state openly that the cargo and flag were Russian and should therefore be protected. In his view, the emphasis is gradually shifting from concealing connections to securing effective protection. Roman Makarov observed that this was a decision for the owner: "As long as the cargo formally belongs to one foreign company,

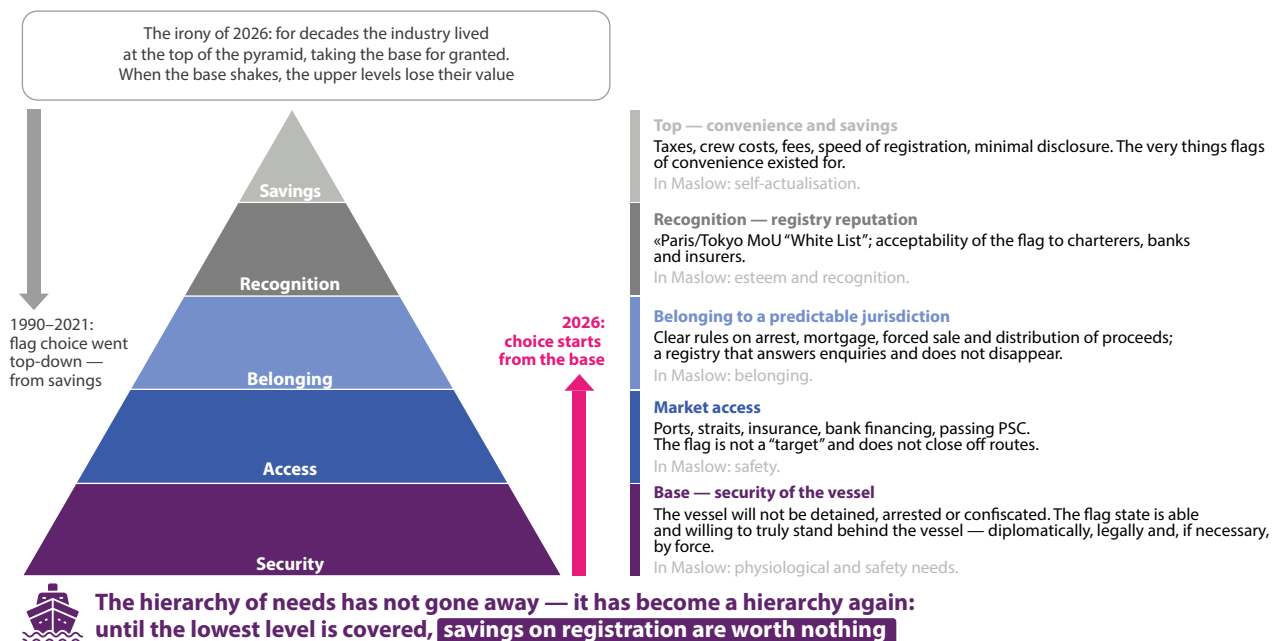
the ship to another, and the chosen flag is, say, Gabonese, the masks stay on, although perhaps it is time to take them off."

Following up on this point, Malakhovskiy observed that ship detentions had become commonplace, as had allegations of false registration or the absence of a valid flag. Roman Makarov suggested distinguishing two situations. The first is arrest under private law. For example, the research vessel *Professor Molchanov* was arrested in Norway, on Svalbard, in connection with claims brought by Naftogaz against the Russian Federation. Russia would probably challenge the arrest on grounds of immunity, but if the challenge failed, the ship would be sold, raising questions about the legal consequences of the sale, since Russia has not acceded to the Beijing Convention on the Judicial Sale of Ships. The second situation involves public-law measures, where naval authorities board a vessel. Under the United Nations Convention on the Law of the Sea 1982 (UNCLOS), they may inspect a ship but are not entitled to detain it, the NSP partner emphasised. He cited an incident involving a Chinese-flagged vessel which the Swedish authorities were unable to detain: the flag administration announced that it would investigate the alleged violations itself. This illustrates the power of the flag, although only a few states, including China, India, Russia, and the United States, have the capacity to exercise their jurisdiction effectively.

The Russian Flag as a Last Resort

The conference also addressed the reflagging of merchant ships under the Russian flag. Ilya Loginov recalled that the process now requires authorisation under an instrument classified as "for official use only." Polina Senatorova, who helped draft it, explained that the restricted classification had been chosen deliberately to expedite approval. The document had been expected in February but was received only at the end of May, while the relevant presidential decree was expected before the end of the year. The simplified procedure will operate alongside the ordinary procedure, with fewer requirements concerning crew composition and vessel documentation; the Ministry of Transport also intends to provide a transition mechanism for vessels already flying the Russian flag. The Russian interest is confirmed by the relevant ministry, namely the Ministry of Energy for energy cargoes

Maslow's pyramid for the shipowner



or the Ministry of Industry and Trade for container shipping, with the Federal Security Service (FSB) also involved in the process. The Ministry of Transport does not decide alone: the procedure incorporates the “four-eyes principle.” There are still more questions than answers, particularly concerning how the new procedure will interact with other regulation, insurance, and taxation.

According to Polina Senatorova, the proposed change is clearly effective for the tanker fleet. A ship placed on the SDN List cannot obtain another flag, while foreign terminals accept oil and petroleum products carried under the Russian flag. The container fleet, however, will face difficulties in international trade under that flag: any terminal, even in friendly China, would prefer another carrier. For the time being, a foreign flag remains more convenient for a shipowner wishing to operate internationally.

Kirill Maslov suggested returning to the economics of the Russian flag. The 2011 legislation supporting shipping¹ and the Russian International Register of Ships were intended to make the flag competitive and relieve shipowners of unnecessary taxes. Yet many issues, including tax relief and leasing, remain unresolved. Polina Senatorova added that regulators consider each initiative

separately: taxation under the new procedure, an investment levy, and proposals from the United Shipbuilding Corporation (USC). Nobody assesses the aggregate burden on shipowners.

Either way, switching to the Russian flag is de facto cumbersome, contradicting the idea of a safe haven for sanctioned ships, Savely Chentsov observed. Approvals are processed on paper, without electronic document management. The previous regulation provided for temporary registration and clear deadlines, whereas reflagging now takes more than three months in practice, preventing shipowners from assessing the economics of a transaction. The procedure should be made transparent as soon as possible: which documents are accepted, which are rejected, and what determines approval. Polina Senatorova replied that the simplified procedure does impose strict deadlines and that a unit intended to function as a one-stop shop had been established within the Federal Agency for Maritime and River Transport. Shipowners’ own documents need not carry the “for official use only” classification. Nevertheless, she was cautious in her assessment: colleagues who had begun the process had yet to obtain a result.

Savely Chentsov also noted that the procedure was not fully aligned with RNRC’s requirements

¹ Federal Law No. 305-FZ of 7 November 2011, “On Amendments to Certain Legislative Acts of the Russian Federation in Connection with the Implementation of State Support Measures for Shipbuilding and Shipping.”

for establishing a Russian interest or with the geographical limits of insurance cover. At some point, cargo may leave the possession of a party with a Russian interest, breaking the chain, and a solution is needed for that eventuality. The speakers also mentioned another filter: a government commission operating on a case-by-case basis without prescribed deadlines.

Ilya Loginov concluded that free access to the Russian flag currently appeals to ships already subject to sanctions, ships expecting restrictive measures, and those operating on offshore projects in northern Russia and the Far East. Other operators are deterred not by the quality of the administration or legislation but by external factors, including closed European ports and difficulties obtaining spare parts and repairs. Polina Senatorova confirmed that, commercially, the Russian flag is the last option.

Roman Makarov offered an unusual conclusion to the discussion by illustrating a shipowner's "hierarchy of needs," modelled on Maslow's hierarchy, with security at its base. Following criticism from colleagues, he conceded that the result looked more like a "Christmas tree:" security is a basic and expensive commodity, there will not be enough for everyone, and only a select few will be admitted to the Russian flag, primarily those carrying Russian oil. The future of grain traditionally shipped through the Black Sea remains uncertain: Black Sea ports are under threat, grain terminals have already been struck, and transshipment capacity in the Baltic is limited.

The Debate between Insurers and Shipowners

Guests in the audience continued the insurance discussion. **Denis Chistyakov, Senior Associate at NAVICUS.LAW**, described emerging practice: "A shipowner purchases war risks insurance and even pays an additional premium for a particular area, but an attack by a drone or unmanned surface vessel is classified as an act of terrorism. Criminal proceedings are then instituted under article 205 of the Russian Criminal Code, while terrorism is a general exclusion under most policies, including war risks policies, so the shipowner receives no indemnity."

Responding to Denis Chistyakov, Ilya Loginov recalled that a Sovfracht vessel had first been attacked by an unmanned surface vessel in summer

2023. It was covered by a standard insurance policy, and one of the industry's largest insurers paid the claim, the lawyer pointed out. Policies issued in 2026 expressly provide that war risks include terrorist acts. Savely Chentsov added that some insurers offer this cover for an additional premium. In his view, cargo owners suffer most: they purchase standard cover and are caught by the exclusion. Kirill Maslov described the practice of declining claims as objectionable because it effectively makes shipowners liable for providing their own security.

Continuing the discussion, the NAVICUS.LAW senior associate pointed out that counter-piracy operations and war risks fall under different legal regimes. Naval escort is effective against pirates but not in an armed conflict, as the losses suffered by Convoy PQ-17 demonstrate. In conditions of hybrid warfare, the only effective measure is the creation of protected shipping corridors, like the grain corridor; for Russia, the Northern Sea Route remains such an option.

Next to take the floor was insurance industry representative **Dina Dominova, Chief Marine Underwriter at Euronis**. She recalled that the war risks discussion primarily concerned hull and machinery (H&M) insurance, which is voluntary. Its absence does not prevent a ship from trading, while the liability insurance required under international conventions has not been discontinued. Shipowners simply wish neither to pay for expensive cover nor to retain the risk themselves. An insurance company is a commercial enterprise, and when the loss ratio approaches 100 per cent, war risks insurance becomes "an open credit facility for the shipowner." Dina Dominova therefore considered it justified for some insurers to withdraw war risks H&M cover in the Black Sea and the Sea of Azov. She explained the terrorism exclusion as follows: "The traditional Institute clauses are designed for war, whereas Russia is neither at war nor under martial law." This creates a conflict, and litigation over a refusal to indemnify may last for years. Once insurers saw that criminal proceedings under article 205 of the Criminal Code were being instituted for such incidents, they began expressly including terrorism cover in contracts to accommodate clients. Her advice was simple: read the contract carefully.

Roman Makarov responded that the terrorism exclusion was the product of lobbying by insurers against whom it was impossible to win a court case. Savely Chentsov, conversely, defended insurers.

There are fewer shipowners, the volume of risk is growing, and major fleets negotiate premiums down aggressively. Insurers must compete and cannot collectively raise rates, so their calculations cease to work. Moreover, the boundary between H&M and P&I is less clear than it may seem, particularly in relation to the removal of wrecked and abandoned ships.

Polina Senatorova returned to shipowners' principal complaint. A ship is on the high seas when a coastal warning is issued, and the insurer announces that cover will cease at midnight. Whether to turn around in the middle of the Black Sea or continue the voyage is left to the shipowner. Paying for a policy that becomes ineffective "at the snap of a finger" is a bizarre notion. If insurers quoted a price at which they were willing to maintain cover, the market could accept or reject it, but no such offer had been made. The industry, she argued, needs a common position.

The insurance representative explained that Russian insurers typically retain only a few million dollars of risk, reinsuring the remainder with RNRC, and that the direct policy must replicate the reinsurance terms. The coastal-warning condition had been introduced recently at RNRC's express insistence. Insurers themselves had asked for its removal, while RNRC's new product for entry into the Black Sea and Sea of Azov, priced at 1 per cent, was proving difficult to operate. Only three or four companies now underwrite war risks H&M insurance; the rest have withdrawn, and the problem cannot be solved without dialogue with the regulator. When FESCO brought an insurer and RNRC together, it became apparent that their terms did not always match, Polina Senatorova observed: "RNRC's requirements are invoked even where no such requirements exist." Savely Chentsov proposed borrowing the supplementary call mechanism used by mutual insurance clubs, so that a warning would increase the premium under agreed rules rather than terminate cover.

Ilya Loginov described the responses to warnings issued in July. One insurer immediately notified termination of cover; another communicated the same message only verbally through a broker; a third allowed a week to leave the area; and a fourth maintained cover until the end of August. In his view, the difference lay not in the rules but in the people applying them. However, once lawyers became involved, everyone would invoke the literal wording and argue that cover had terminated automatically.

Ship Arrests in Russia

The final part of the session addressed ship arrests. Alexey Malakhovskiy described a familiar situation: a creditor with a maritime claim is refused relief on the grounds that the claim is "unproven, unsubstantiated, or disproportionate," while a shipowner seeking release against counter-security hears the same objections. According to Kirill Maslov, the underlying problem is that Russian courts overlook international rules that do not require proportionality to be established when seeking the arrest of a ship. Russian commercial courts take a different approach, reasoning that a ship worth twenty million cannot be arrested in support of a EUR 50,000 claim. This protects the shipowner but leaves a creditor with no other means of enforcing a judgment without security.

At the same time, a Russian court takes longer to consider an application than the seventy-two hours for which a harbour master may detain the vessel, allowing it to depart in the meantime. According to Roman Makarov, obtaining an arrest has recently become easier in the Russian Far East. He described the Commercial Procedure Code's provision for lifting an arrest against counter-security as a major achievement, although problems persist: in one St Petersburg case, a ship remained under arrest for a year.

Savely Chentsov recalled that the need for guidance from the Plenum of the Supreme Court had been raised at the previous conference. Special rules should take precedence over the general provisions of the Commercial Procedure Code in ship arrest cases. The Supreme Court has already given such guidance, but lower courts have been reluctant to follow this guidance in practice. Coordination among courts, bailiffs, and harbour masters must also be accelerated, bringing ship arrest procedures closer to detention by a harbour master under article 81 of the Merchant Shipping Code of the Russian Federation. Maslov observed, however, that the provision primarily protects public interests, including port infrastructure and the environment. Harbour masters are reluctant to adjudicate private-law disputes and fear being held liable for losses caused by unjustified detention. Nevertheless, foreign creditors find it difficult to apply promptly to Russian courts, and a ship may spend only one or two days loading.

Such a mechanism would therefore be useful within a developed maritime administration.

As a shipowner, Ilya Loginov was more concerned with the opposite problem: how to secure the quickest possible release from arrest. Granting harbour masters powers to detain vessels for lengthy periods would invite abuse. “Before going somewhere, you need to know how you can get out,” he observed. He explained frequent refusals to order arrests, particularly in St Petersburg, as follows: “An arrest order will almost certainly be appealed, whereas by the time an appeal against a refusal is heard, it has become pointless because the ship has already sailed.” In his view, practice will change when the issue acquires a driving force, perhaps if a maritime lawyer joins the Supreme Court.

Arbitration Session: The “Golden Age” in Question

The conference’s second session moved beyond maritime matters to examine the difficulties facing arbitration in Russia. The discussion was moderated by **RUMLA Vice-President Konstantin Putrya**.

The discussion began when **Stepan Sultanov, Partner and Head of International Arbitration at KIAP law office**, challenged a statement

by Dmitry Dyakin, a partner at Dyakin, Gortsunyan and Partners, who had described the present period as “the golden age of international arbitration in Russia” in a comment to Pravo.ru. “How can we speak of a golden age when Russia has a problem with enforcement under the New York Convention?” Sultanov wondered aloud.

Law firms with substantial arbitration caseloads are indeed doing well for now. But Sultanov expected this peak to decline: counterparties, including those in friendly jurisdictions, would change their attitudes towards both arbitration clauses and awards against Russian parties, as creditors could see that such awards could not be enforced.

The moderator then turned to the Maritime Arbitration Commission at the Chamber of Commerce and Industry of the Russian Federation (MAC), which has handled very few cases in recent years. **Dmitry Davydenko, Counsel at Lexicom law office and an arbitrator at the MAC (having previously served as its Executive Secretary)**, argued that the institution needed additional resources and a dedicated team, as the MAC and the International Commercial Arbitration Court had shared the same chairman for many years, leaving him unable to devote sufficient time to both institutions.



Konstantin Putrya reported that a Federation Council roundtable one month earlier had discussed ways to improve MAC's appeal. Representatives of the Chamber of Commerce and Industry proposed opening additional branches, with Murmansk to follow Novorossiysk. Another proposal was to develop standard-form contracts modelled on GENCON, containing arbitration clauses in favour of MAC. Dmitry Davydenko supported both ideas: branches were convenient in a large country, and market participants liked ready-made forms. **Vladimir Kostsov, Candidate of Legal Sciences (PhD equivalent) and Associate Professor at HSE University**, questioned the value of branches. If procedures were digitised, branches would be unnecessary: international arbitration centres around the world operate without them.

Interim Measures and the Choice of Arbitration

MAC's Chairman has the power to order the arrest of a ship or cargo, but the power is not used. The reason, according to the moderator, is straightforward: no mechanism exists for compulsory enforcement. A draft reform prepared by the Ministry of Justice in 2025 proposes creating one. Vladimir Kostsov argued that the central question is the procedure for obtaining a writ of execution. Under the bill, a state court would have fourteen days to consider the application, with notice to the defendant, who would have a week to prepare its position; the time limit would apply only if proper notification were proved. The arbitral tribunal itself would not order measures without hearing the other side. Consequently, arbitral interim measures would necessarily be slower than those granted by a state court. **Ellina Izotkina, Counsel at LEVEL Legal Services and an arbitrator**, objected that even state courts sometimes take up to six weeks to grant interim relief. Moreover, the proposed reform applies only to permanent arbitral institutions and arbitrations seated in Russia.

Nevertheless, Vladimir Kostsov maintained that interim measures are not meaningless merely because they cannot be enforced compulsorily. They help acquaint arbitrators with the dispute, while a party concerned about its reputation before the tribunal will not completely

disregard its orders. Dmitry Davydenko also added that amendments to arbitration rules introduced around two years ago enabled parties to stipulate in their contracts the consequences of non-compliance with interim measures, including contractual penalties. He also recalled a rarely used mechanism: when an award is challenged, a court may, at a party's request, remit the case to the arbitrators to remedy a procedural defect.

The world's most widely used maritime arbitration framework, that of the LMAA, operates on an ad hoc basis. Perhaps Russia also needs flexible arbitration of this kind, Konstantin Putrya suggested. Ellina Izotkina urged lawyers to "take off their rose-tinted spectacles and come back down to business reality." She would never advise a client urgently seeking to arrest a vessel to apply to MAC's Chairman for interim measures. It would be quicker to obtain an arrest from a state court, for instance in the Netherlands, within a day or two or even fourteen hours, and then proceed with the chosen arbitration. She had no confidence in arbitral interim measures: they could not work without a state court, while the client incurred additional costs and lost time.

Enforcement of Awards and Sanctions

The participants next considered recognition of foreign judgments in Russia and Russian judgments abroad. Konstantin Putrya recalled the wave of refusals by Russian courts after 2022 and European restrictions. Stepan Sultanov believed that Russian courts would retain their protectionist approach for political reasons. Russian arbitral awards and court judgments were still recognised abroad; his team had assembled examples and shown them to Russian judges. He identified two exceptions: decisions made under the "Lugovoy Law" had not yet been recognised anywhere in the world, and courts were seeking a balance in disputes complicated by sanctions. In Germany, for instance, courts indicated that they did not object to recognition in principle but were currently prevented by restrictive measures. In short, the battle between jurisdictions was having repercussions on both sides.

Vladimir Kostsov agreed, adding that clients read Russian courts' reasoning too literally. They feared, for example, that an award in their favour would not be enforced because the arbitrators

came from unfriendly countries. If an award favoured a Russian party, the composition of the tribunal would probably attract little attention. He regarded the position concerning recognition of Russian awards abroad as reasonably good, dismissing the opposite view as a common misconception. In his opinion, the pendulum of foreign practice should swing back towards a reasonable approach. In England, a practice had emerged of recognising decisions in favour of sanctioned persons while applying restrictions at the enforcement stage. German and Swiss courts, meanwhile, tended to view such decisions as contrary to public policy. His practical advice was not to delay applying for recognition abroad, lest the limitation period for enforcement expire.

Ellina Izotkina took the opposite view. She recalled that the “Lugovoy Law” had been adopted in response to the treatment of Russian companies abroad, particularly state-owned companies. Almost any company involved in shipping or chartering now risked being unable to recover money overseas even after formally winning its case. In her view, Russian courts should therefore not be criticised: their approach was a symmetrical response.

Asked about the effect of geopolitics, **Boris Glushenkov, an arbitrator at the Russian Arbitration Centre**, replied with another question: what problems today were not shaped by geopolitics? He could not recall a single major international arbitration in recent years that had not involved sanctions. Counterparties from every country, including those that had imposed no restrictive measures, invoked them, while arbitrators adopted a cautious position. When asked the familiar question of whether sanctions form part of public policy, arbitrators from European countries and the United Kingdom generally answer in the affirmative. There was good news too: his team had obtained an interim ruling from a German state court in a client’s favour in a dispute over repayment of an advance, although the German regulator considered the claimant potentially subject to sanctions. Conversely, one arbitral tribunal had simply refused repayment of a debt, relying on the position of the defendant’s national regulator.

Boris Glushenkov’s principal advice was therefore to establish first where the beneficial owners and assets were located, whether

those assets could be reached, and how local courts and regulators were likely to respond. If all the answers were negative, proceedings might not be worthwhile. Only then should the arbitration clause, governing law, and tribunal composition be examined. He was reserved about arbitration in Russia. Even an award of a permanent arbitral institution seated in Moscow could be circumvented through the “Lugovoy Law.” An arbitration clause loses its protective function if each party’s national courts intervene to protect their own nationals, making it difficult to persuade a foreign counterparty to agree to MAC arbitration.

Dubai, Hong Kong, or Singapore

Konstantin Putrya recalled the shift from West to East and asked which forum should now be selected, particularly for maritime disputes. Boris Glushenkov considered Dubai and Hong Kong more promising than Singapore, although a Russian court could also override a Hong Kong arbitration clause under the “Lugovoy Law.”

The choice ultimately depends on where an award will have to be enforced. Ellina Izotkina, who frequently acts in carriage-related arbitrations, considered the Dubai International Arbitration Centre (DIAC), with a seat in the DIFC, the best option: it was quick and inexpensive, and the reformed institution operated very differently from two years earlier. She did not recommend Hong Kong to Russian parties because a Hong Kong seat meant procedural law resembling English law. In her experience, parties frequently inserted HKIAC clauses into carriage contracts themselves, only to regret doing so later.

Vladimir Kostsov partly disagreed. Despite being designated an unfriendly jurisdiction, Singapore was actively seeking to attract Russian business, while its courts were considering whether sanctions formed part of local public policy. Hong Kong courts had expressly stated that foreign sanctions did not apply in Hong Kong, which remained attractive even for highly sensitive disputes. In his view, DIFC case law had not yet had sufficient time to develop: essentially one judge heard arbitration cases at first instance, and the former DIFC-LCIA arbitration institution had been abolished virtually overnight.

Russian courts, the moderator observed, had developed a taste for anti-suit injunctions. Sultanov, who had monitored the practice from the outset, stated: “The ‘Lugovoy Law’ operates on application. If the Russian party asks, the court grants the application.” What had once seemed like overreach had become standard practice. In his assessment, articles 248.1 and 248.2 of the Commercial Procedure Code were drafted as conventional legal provisions, but the courts applied them differently. Only one recent trend surprised him. Previously, when a foreign company sought to litigate in Russia despite an arbitration clause, the court directed it abroad; now such cases were retained in Russia even over the objections of the opposing Russian party.

Artificial Intelligence in Arbitration

The next topic was artificial intelligence. Ellina Izotkina believed arbitrators should not use AI to draft awards or upload case materials because of confidentiality obligations. AI might be used to find case law, providing a preliminary draft that would still have to be checked as carefully as a trainee’s work. An arbitrator is appointed to hear a dispute personally and reach an independent decision. A client is not prepared to pay an arbitrator’s fee merely for running documents through software.

Kostsov suggested examining AI alongside two familiar problems rather than in isolation. The first was the “fourth arbitrator,” meaning a tribunal assistant: in the Yukos case, an argument that an assistant had performed the substantive work was rejected because there was no basis for believing that the arbitrators had failed to review the text. The second concerned everyday software, such as cloud storage and machine translation, whose use caused little concern. If AI is closer to an assistant, rules already exist: the arbitrator must disclose its use and must not delegate core functions. If, however, an award shows signs of text copied directly from a generative AI system, as the speaker had already observed in expert reports, it is liable to be set aside. He proposed dealing with confidentiality through a procedural order permitting services that guarantee they do not retain data. He saw no fundamental difference between that model and conventional cloud storage.

The moderator asked the audience who would entrust a dispute to a machine if the state permitted it and confidentiality were guaranteed. Only one person raised a hand. Boris Glushenkov noted that an analogue already existed in dispute resolution on major online marketplaces, although people trusted human decision-makers more. At the same time, everyone already used AI, including to draft awards and procedural documents, but did not admit doing so. For his part, he uses new technologies for preliminary research, for example to gain a quick understanding of unfamiliar foreign law and check advisers’ work. In his assessment, leaks of confidential information were already occurring on an enormous scale, and major breaches were yet to come. Dmitry Davydenko recalled that sets of rules were already emerging from arbitral institutions and professional associations. They remained soft law, but the general principles had been formulated: only a human may decide a case, and any use of AI must be transparent and requires the parties’ consent.

Procedural Tips and Tricks

The closing discussion addressed practical techniques, including how to avoid losing a dispute before it even begins. Boris Glushenkov identified two rules. First, comply with basic formalities. Parties still enter major proceedings without knowing how to terminate a contract properly, fail to comply with pre-action claim procedures, rely on the wrong grounds, or continue performance after a breach, all of which directly affect the outcome. Second, allow the opposing party to make mistakes.

Selecting an arbitrator is widely regarded as one of the most important stages of proceedings. According to Vladimir Kostsov, the best way to lose an arbitration is to decide in advance that “everyone is against us” and do nothing. The ability to influence tribunal composition can dispel many concerns. Even with a Western institution and seat, a party appoints one of three arbitrators and, by taking an active approach, can influence the choice of chair: writing to the institution, proposing criteria, and agreeing a list procedure with the counterparty. He considered a blanket refusal to appoint anyone from countries imposing sanctions excessive, although nationality remained the simplest

and safest filter. Previously it had been enough to understand an arbitrator's legal thinking; now their political views also had to be considered. Lawyers therefore checked social media, public speeches, experience in government service, and colleagues' views. AI was invaluable: it could locate, for instance, a footnote in a foreign-language article in which an arbitrator expressed an opinion on the legal nature of sanctions.

The situation is more difficult where an arbitrator appointed by an institution treats the parties unequally but there are no grounds for challenge. There are few solutions. Ellina Izotkina gave an example from a student moot problem in which a party had deliberately created grounds to challenge an arbitrator by sending a threatening letter. This was a "black tactic" and must not be used. She considered equally unacceptable, and immediately apparent, the conduct of a party-appointed arbitrator openly pressuring the chair to reach a particular decision.

In the moderator's experience, "bad" arbitrators were much rarer than opponents acting in bad faith. Boris Glushenkov recounted imposing

a disproportionate allocation of costs as an arbitrator in response to such conduct: in one case, a party had filed six applications not provided for by the rules just two days before the deadline for rendering the award. He advised parties to take an active approach: draw the tribunal's attention in writing to every breach, request shorter deadlines, oppose late submissions, and seek costs orders against the offending party.

Dmitry Davydenko concluded by offering an arbitrator's perspective, emphasising the value of calm, professional conduct: a party should neither be drawn into its opponent's emotional reactions nor leave its attacks unanswered. Arbitrators notice this. Stepan Sultanov compared the approach to wrestling: "At first you observe and record the opponent's antics, responding dryly and strictly in accordance with the rules; once enough have accumulated, you make a decisive procedural move by seeking interim measures, security for costs, or a reallocation of costs even before the award is rendered." ■

Olga Pakharenska





1.2. Киберриски в автономном судоходстве: шахматная доска регулирования

В июле Фатима Озчан, эксперт по морскому праву и морскому страхованию, лектор университета Абердина (PhD in Law, University of Southampton) выступила перед членами Ассоциации морского права RUMLA. На онлайн-семинаре эксперт рассказала про особенности британского подхода регулирования киберрисков в автономном судоходстве.

Потенциальные последствия киберугроз

В сфере автономного судоходства киберриски особенно опасны. Для наглядной иллюстрации Фатима Озчан попросила представить ситуацию, когда электронное письмо со спам-ссылкой заражает вирусом судовые компьютерные системы. Если моряки могут оперативно обнаружить проблему и обратиться к IT-officer, то на полностью автономном судне процесс идентификации и устранения последствий «компьютерной аварии» очень сложен. Исследователи из Кембриджского университета установили, что ущерб от подобной кибератаки может достигать \$110 миллиардов и затронуть сразу 15 портов.

Киберриск vs. кибератака

В ходе семинара эксперт провела параллель между понятиями киберриска и кибератаки, сославшись на официальную терминологию Руководства BIMCO по кибербезопасности на судах (Guidelines on Cyber Security Onboard Ships) и Временных руководящих принципов ИМО по управлению киберрисками на морском транспорте (Interim Guidelines on Maritime Cyber Risk Management). По мнению Фатимы Озчан, сущность кибератаки сводится к активным враждебным действиям, в ходе которых злоумышленник пытается проникнуть в систему. Тогда как киберриски проявляются по-разному: это могут быть как умышленные противоправные нарушения, так и непреднамеренные нарушения или операционные риски системы.

Такой «плюрализм» создает дополнительную сложность для регулирования с учетом необходимости индивидуального подхода к каждому конкретному кейсу.

Регулятивная база

Принятый в июне 2026 года Кодекс MASS уточнил классификацию автономных судов, разделив их на четыре категории по степени участия экипажа в управлении. Это большой шаг на пути к эффективному единообразному регулированию, однако текущая редакция кодекса не содержит положений о специализированных мерах киберзащиты. Фатима Озчан подчеркнула, что в MASS целенаправленно не стали включать отдельную главу по кибербезопасности, так как параллельно ИМО разрабатывает отдельный кодекс по кибербезопасности. При этом остается открытым вопрос, сможет ли подобный документ общего характера в достаточной мере учесть специфические уязвимости автономных судов.

Многие другие аспекты строительства, запуска и эксплуатации автономных судов уже регулируются соответствующими резолюциями ИМО (в частности MSC 98/23/Add. 1 и MSC-FAL. 1/Circ.3/Rev.3), но их положения, как и нормы MASS, носят рекомендательный характер. Разработка обязательного кодекса в рамках ИМО запланирована лишь на 2028 год, а вступление в силу — 1 января 2032 года, при этом указанные сроки неоднократно переносились. Таким образом, на настоящий момент право сильно отстает от практики внедрения новых технологий в судоходстве.

Киберриски в морском страховании

Из-за сохраняющегося пробела в регулировании киберрисков эксперт предложила обратиться к опыту существующих страховых практик. Особенно в свете того, что последствия киберрисков сущностно близки к последствиям классических морских рисков («Perils of the sea»). Например, киберпиратство мало чем отличается от обычного с учетом подтвержденных английской практикой следующих признаков: хищение объектов собственности или информации, применение принуждения и насилия в процессе совершения незаконного деяния (если приравнивать цифровой взлом к насильственным действиям в широком смысле как форма нефизического насилия), вымогательство денежных средств и действия в частном интересе. Основные различия заключаются в объектах и методах подобных атак. Во-первых, киберпиратство воздействует на судовые, навигационные и/или портовые системы, тогда как объект захвата обычных пиратов в большинстве случаев – судно и перевозимый на нем груз. Во-вторых, операционное вмешательство в киберпиратстве противопоставляется физическому захвату судна и экипажа. Наконец, еще одна характерная особенность кибератак – они могут носить скрытый характер, позволяя исполнителям сохранять анонимность.

Вариативность покрытия

Ключевой вопрос, на который обратила внимание Фатима Озчан: должны ли киберриски покрываться обычным полисом?

С одной стороны, существующие формулировки не позволяют эффективно учитывать риски кибербезопасности, ведь действующие страховые нормы не задумывались для регулирования цифровых угроз. С другой, страхование киберрисков отдельным полисом в разы увеличивает стоимость покрытия, снижая его доступность для участников рынка.

Чтобы решить эту проблему, эксперт предложила два подхода:

1. Модификация существующих договоров страхования путем пересмотра определений, сферы охвата страховых случаев, адаптации традиционных лондонских оговорок для включения в них киберрисков. Помимо этого, возможно внедрение гибридных моделей покрытия, объединяющих защиту от физического ущерба и убытков в цифровой сфере.
2. Разработка новых специализированных договоров страхования, предназначенных именно для автономных судов с учетом всех уровней автоматизации. Такие полисы должны отличаться гибкостью и комплексным характером, а также способностью оперативно адаптироваться к возникающим технологическим рискам.

Так или иначе, обеспечение надлежащей защиты автономных надводных судов предполагает эволюцию страховых механизмов, которые должны охватывать не только физические, но и цифровые риски, резюмировала эксперт. ■

Елизавета Богданова

1.2. Cyber Risks in Autonomous Shipping: The Regulatory Chessboard

In July Fatima Ozcan, an expert in maritime law and marine insurance and a Lecturer at the University of Aberdeen (PhD in Law, University of Southampton), addressed the members of the Russian Maritime Law Association (RUMLA). At the online seminar she described the distinctive features of the British approach to regulating cyber risks in autonomous shipping.

The Potential Consequences of Cyber Threats

In autonomous shipping, cyber risks are especially dangerous. To illustrate the point, Fatima Ozcan asked her audience to imagine an email containing a spam link that infects a ship's computer systems with a virus. Where seafarers are on board, they can quickly detect the problem and call on the IT officer; on a fully autonomous ship, however, identifying and remedying the consequences of such a "computer casualty" is very difficult. Researchers at the University of Cambridge have found that the damage from a cyber attack of this kind could reach \$110 billion and affect fifteen ports at once.

Cyber Risk versus Cyber Attack

During the seminar the speaker drew a parallel between the concepts of cyber risk and cyber attack, referring to the official terminology of the BIMCO Guidelines on Cyber Security Onboard Ships and the IMO Interim Guidelines on Maritime Cyber Risk Management. In Fatima Ozcan's view, the essence of a cyber attack is active hostile conduct in which a wrongdoer attempts to penetrate a system. Cyber risks, by contrast, take different forms: they may be deliberate unlawful breaches, but also unintentional breaches or operational risks within the system. This "plurality" makes regulation harder still, since each individual case calls for its own approach.

The Regulatory Framework

The MASS Code, adopted in June 2026, refined the classification of autonomous ships, dividing them into four categories according to the degree of crew involvement in operating the ship. This is a major step towards effective uniform regulation, but the current version of the Code contains no provisions on specific cyber protection measures. Fatima Ozcan stressed that a separate chapter on cyber security was deliberately left out of the MASS Code because the IMO is developing a separate cyber security code in parallel. Whether a document of such general character will be able to take adequate account of the specific vulnerabilities of autonomous ships, however, remains an open question.

Many other aspects of the construction, commissioning, and operation of autonomous ships are already governed by the relevant IMO resolutions (in particular MSC 98/23/Add.1 and MSC-FAL.1/Circ.3/Rev.3), but their provisions, like those of the MASS Code, are recommendatory only. The development of a mandatory code within the IMO is not scheduled until 2028, with entry into force on 1 January 2032, and these dates have been postponed more than once. For now, therefore, the law lags well behind the practical adoption of new technologies in shipping.

Cyber Risks in Marine Insurance

Given the continuing gap in the regulation of cyber risks, the speaker suggested drawing on existing insurance practice, all the more

so because the consequences of cyber risks are in substance close to those of the classic marine perils (“perils of the sea”). Cyber piracy, for example, differs little from conventional piracy in the light of the following features confirmed by English case law: the theft of property or information; the use of coercion and violence in the course of the unlawful act (if digital hacking is equated with violent conduct in the broad sense, as a form of non-physical violence); the extortion of money; and action for private ends. The main differences lie in the targets and methods of such attacks. First, cyber piracy acts on ship, navigation, and/or port systems, whereas what conventional pirates seize is, in most cases, the ship and the cargo on board. Second, the operational interference involved in cyber piracy stands in contrast to the physical seizure of the ship and crew. Finally, a further characteristic feature of cyber attacks is that they can be covert, allowing the perpetrators to remain anonymous.

Variability of Cover

The key question Fatima Ozcan raised is whether cyber risks should be covered by an ordinary policy. On the one hand, the existing wordings cannot deal effectively with cyber security risks,

since the insurance provisions in force were never designed to address digital threats. On the other, insuring cyber risks under a separate policy multiplies the cost of cover, making it less accessible to market participants.

To resolve this problem, the expert proposed two approaches:

1. Modifying existing insurance contracts by revising the definitions and the scope of insured events, and by adapting the traditional London clauses to bring cyber risks within them. In addition, hybrid models of cover could be introduced, combining protection against physical damage with protection against losses in the digital sphere.
2. Developing new, specialised insurance contracts designed specifically for autonomous ships and taking account of all levels of automation. Such policies should be flexible and comprehensive, and capable of adapting quickly to emerging technological risks.

Either way, the speaker concluded, providing proper protection for autonomous surface ships will require insurance mechanisms to evolve so that they cover not only physical but also digital risks. ■

Elizaveta Bogdanova

II. ОБЗОР СУДЕБНОЙ ПРАКТИКИ РОССИИ

Статистика и общий обзор*

Третий выпуск журнала «Морское право» затрагивает период с июля по сентябрь 2026 г. Мы традиционно 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://cmicmidatabase.org/browse-by-jurisdiction>. Необходимо выделить поле «Russia».

Дела в арбитражных судах округов (кассационная инстанция)

В третьем квартале 2026 года арбитражные суды округов рассмотрели 45 морских дел, из которых 39 были посвящены вопросам частного права. Больше всего дел разобрали АС Северо-Западного (13), Московского и Северо-Кавказского (по 9) округов. Среди них, как и раньше, большинство споров возникают относительно взыскания денежных средств по договору. В публично-правовом поле дела были связаны с незаконным пересечением границы, выплатой таможенных пошлин при возврате судна на территорию России и осуществлении грузовых операций с грузом, находящимся под таможенным контролем (см., например, дела № А56-36967/2024, А43-12150/2026, А05-13678/2025).

Среди указанных выделяется дело № А56-30284/2025, в котором речь идет о затонувшем судне при перевозке груза. Фрахтователь потребовал возврат уплаченного фрахта. Требование было удовлетворено. Суд указал, что фрахт причитается судовладельцу лишь при сохранной доставке груза. Условие же об оплате чартера при гибели груза нарушило бы баланс интересов сторон. Решение подтверждает ранее вынесенный акт того же суда по указанному инциденту (№ А56-10504/2025).

Некоторые другие разбирательства затрагивали санкционное регулирование. В деле № А42-6249/2025 АС Северо-Западного округа отказался исполнять иностранные санкции, как противоречащие публичному порядку РФ. Подрядчик расторг договор со ссылкой на экспортные ограничения и отказался передавать строящиеся буксиры в срок. Суд признал подрядчика ответственным за нарушение договоров. В деле А40-118189/2025, АС Московского округа признал незаконным отказ Росморречфлота от выдачи субсидии на морские перевозки в условиях санкций. Суд указал, что зафрахтованные танкеры соответствуют установленным критериям.

В деле № А56-62425/2022 Арбитражный суд Северо-Западного округа рассматривал иск о взыскании ущерба за разлив бункерного топлива с судовладельца и его страховщика. Иск удовлетворили частично. Часть суммы взыскали с судовладельца, требование к страховщику отклонили.

* Редактор – Булат Каримов. Автор статистики – Варвара Белоклокова (МГИМО МИД РФ).

Кассационный суд	Категории дел
АС Северо-Западного округа	<p>Всего 13 дел:</p> <ul style="list-style-type: none"> – о транспортной экспедиции (4); – о морской перевозке груза (2); – о возмещении вреда за разливы нефтепродуктов; – о купле-продаже судна и правах на судно; – о морском страховании; – о строительстве судна; – о таможенных платежах при ввозе судов; – о фрахтовании судна; – об административном правонарушении за осуществление грузовых операций с грузом, находящимся под таможенным контролем.
АС Московского округа	<p>Всего 9 дел:</p> <ul style="list-style-type: none"> – о морском страховании (2); – о транспортной экспедиции (2); – о морской перевозке груза; – о перевозке почтовых отправлений; – о расторжении договоров о закреплении инвестиционных квот (постройка судов); – о строительстве судна; – об оспаривании решения Росморречфлота о субсидиях на морские перевозки.
АС Северо-Кавказского округа	<p>Всего 9 дел:</p> <ul style="list-style-type: none"> – о портовых услугах и портовой инфраструктуре (3); – о морской перевозке груза (2); – о вреде в результате столкновения; – о купле-продаже судна и правах на судно; – о транспортной экспедиции морских грузов; – о фрахтовании судна.
АС Дальневосточного округа	<p>Всего 7 дел:</p> <ul style="list-style-type: none"> – о портовых услугах и портовой инфраструктуре (3); – о неосновательном обогащении за пользование прогулочным судном; – о ремонте судна и работах на судне; – о транспортной экспедиции; – о фрахтовании судна.
АС Поволжского округа	<p>Всего 3 дела:</p> <ul style="list-style-type: none"> – о вреде в результате столкновения; – о демередже; – о портовых услугах и портовой инфраструктуре.
АС Волго-Вятского округа	<p>Всего 2 дела:</p> <ul style="list-style-type: none"> – о строительстве судна; – о таможенных платежах при ввозе судов.
АС Уральского округа	<p>Всего 1 дело:</p> <ul style="list-style-type: none"> – о ремонте судна и работах на судне.
АС Центрального округа	<p>Всего 1 дело:</p> <ul style="list-style-type: none"> – об отказе в регистрации прав на причал.

Дела в арбитражных апелляционных судах

С июля по сентябрь арбитражные апелляционные суды рассмотрели 85 морских дел, из которых в 75 затрагивались вопросы частного права. Больше всего дел у Тринадцатого (26), Пятого (17), Девятого (15) и Пятнадцатого (11) ААС. Частно-правовые споры касались вопросов аренды судна, перевозки груза и транспортной экспедиции. Несколько дел посвящены вопросам сверхнормативного использования контейнеров, столкновениям и загрязнениям. В публично-правовых делах фигурировали аспекты незаконного

пересечения границы и таможенных нарушений (см., например, дела № А42-10818/2025, А42-3495/2026, А42-2243/2026).

В деле № А32-31617/2025 Пятнадцатый ААС оставил в силе отказ пересмотреть по вновь открывшимся обстоятельствам в связи с созданием фонда ограничения ответственности дело о взыскании 49,46 млрд руб. вследствие разлива нефтепродуктов. Фонд ограничения ответственности создали в параллельном процессе по делу № А32-282/2025. Заявитель указывал, что с учетом упомянутого факта требования нужно предъявлять к фонду, и их нельзя удовлетворять вне учета общего ограничения ответственности. Апелляционный суд не принял этот аргумент.

Апелляционный суд	Категории дел
5-й ААС	Всего 17 дел: <ul style="list-style-type: none"> – о фрахтовании судна (4); – о портовых услугах и портовой инфраструктуре (3); – о ремонте судна (3); – о возмещении вреда водному объекту (2); – о вреде в результате столкновения; – о демередже; – о морском агентировании; – о таможенных платежах при ввозе судов; – об удалении затонувшего имущества.
6-й ААС	Всего 2 дела: <ul style="list-style-type: none"> – о буксировке; – об удалении затонувшего имущества.
9-й ААС	Всего 15 дел: <ul style="list-style-type: none"> – о морской перевозке груза (2); – о морском страховании (2); – о перевозке почтовых отправлений (2); – о фрахтовании судна (3); – о вреде, причиненном столкновением; – о квалификационных испытаниях морских лоцманов; – о морском агентировании; – о сверхнормативном пользовании контейнерами; – о строительстве судна; – о транспортной экспедиции.
10-й ААС	Всего 1 дело: <ul style="list-style-type: none"> – о морском агентировании.
11-й ААС	Всего 1 дело: <ul style="list-style-type: none"> – о морской перевозке груза.
12-й ААС	Всего 5 дел: <ul style="list-style-type: none"> – о вреде в результате столкновения; – о морской перевозке груза; – о портовых услугах и портовой инфраструктуре; – о фрахтовании судна (2).

Апелляционный суд	Категории дел
13-й ААС	<p>Всего 26 дел:</p> <ul style="list-style-type: none"> – о портовых услугах и портовой инфраструктуре (5); – о купле-продаже судна и правах на судно (3); – о транспортной экспедиции (3); – о нарушении правил пересечения госграницы (2); – о таможенных платежах при ввозе судов (2); – о вреде в результате столкновения; – о демередже; – о морской перевозке груза; – о морском агентировании; – о морском страховании; – о поставке судовых припасов и оборудования; – о процентах на сумму убытков по КТМ РФ; – о ремонте судна и работах на судне; – о строительстве судна; – о фрахтовании судна; – об административном правонарушении вследствие нарушения порядка пользования федеральным причалом.
14-й ААС	<p>Всего 4 дела:</p> <ul style="list-style-type: none"> – о демередже; – о портовых услугах и портовой инфраструктуре; – о ремонте судна и работах на судне; – о фрахтовании судна.
15-й ААС	<p>Всего 11 дел:</p> <ul style="list-style-type: none"> – о портовых услугах и портовой инфраструктуре (2); – о сверхнормативном пользовании контейнерами (2); – о фонде ограничения ответственности (2) – о возмещении вреда, причиненного разливом нефтепродуктов; – о морском страховании; – о поставке судовых припасов и оборудования; – о ремонте судна и работах на судне; – о фрахтовании судна.
21-й ААС	<p>Всего 3 дела:</p> <ul style="list-style-type: none"> – о ремонте судна и работах на судне (2); – о фрахтовании судна.

Дела в арбитражных судах субъектов (первая инстанция)

С июля по сентябрь арбитражные суды субъектов вынесли не менее 122 решений по морским делам, из них 87 посвящены вопросам частного права. Больше всего дел у АС Приморского края (21), АС города Москвы (20), АС города Санкт-Петербурга и Ленинградской области (20) и АС Сахалинской области (11). На уровне первой инстанции стороны спорили о фрахтовании судна, спасании, перевозке груза и транспортной экспедиции. Несколько дел было посвящено морскому страхованию, в том числе вопросам перехода права требования по суброгации, демереджа.

Публично-правовые споры касались вопросов незаконного пересечения границы и таможенных нарушений.

Итого

В период с июля по сентябрь 2026 года арбитражные суды рассмотрели 252 дел: 45 – в кассации, 85 – в апелляции и 122 – в арбитражных судах субъектов. Частно-правовых среди них 197, публично-правовых – 55. Стороны чаще всего спорят об оказании услуг в портах, транспортной экспедиции, фрахтовании, ремонте судов и морской перевозке груза. Кроме того, в разбирательствах нередко поднимаются вопросы демереджа и сверхнормативного пользования контейнерами. ■

II. REVIEW OF RUSSIAN CASE LAW

2.1. Statistics and Overview*

The third issue of the Maritime Law Journal covers the period from July to September 2026. We traditionally publish statistics on maritime cases considered by commercial courts during the specified 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 in which international maritime conventions are applied. Russian cases can be viewed via the link: <https://cmlcmidatabase.org/browse-by-jurisdiction>. It is necessary to select "Russia."

Cases in District Commercial Courts (Cassation Instance)

In the third quarter of 2026, the district commercial courts considered 45 maritime cases, of which 39 were devoted to private law matters. The most cases were considered by the Commercial Court of the North-Western (13), Moscow and North-Caucasus (9 each) Districts. Among them, as before, the majority of disputes arise regarding the recovery of monetary funds under a contract. In the public law sphere, cases were related to illegal border crossing, payment of customs duties upon the return of a vessel to the territory of Russia, and the performance of cargo operations with cargo under customs control (see, for example, cases No A56-36967/2024, A43-12150/2026, A05-13678/2025).

Among these, Case No A56-30284/2025 stands out. A vessel sank while carrying cargo. The charterer demanded the return of the paid freight. The claim was satisfied. The court stated that freight is due to the shipowner only upon the safe delivery of the cargo. A condition for payment of the charter upon the loss of cargo would violate the balance of interests of the parties. The decision confirms the previously issued decision of the same court regarding the specified incident in Case No A56-10504/2025.

Some other cases were related to sanctions regulation. In Case No A42-6249/2025, the Commercial Court of the North-Western District refused to enforce foreign sanctions as contrary to the public order of the Russian Federation. The contractor terminated the contract, citing export restrictions, and refused to transfer the vessels under construction on time. The court found the contractor liable for breach of contract. In Case No A40-118189/2025, the Commercial Court of the Moscow District recognised as illegal the refusal of Rosmorrechflot to issue a subsidy for maritime transportation under sanctions conditions. The court indicated that the chartered tankers meet the established criteria.

In Case No A56-62425/2022, the Commercial Court of the North-Western District considered a claim for recovery of damage for a bunker fuel spill from the shipowner and its insurer. The claim was satisfied in part. Part of the sum was recovered from the shipowner; the claim against the insurer was rejected.

* Editor – Bulat Karimov. Author – Varvara BeloklokoVA (MGIMO, Ministry of Foreign Affairs of Russia).

Court Name	Categories of Cases
Commercial Court of the North-Western District	<p>13 cases in total:</p> <ul style="list-style-type: none"> – on freight forwarding (4); – on the carriage of goods by sea (2); – on compensation for harm caused by oil product spills; – on the purchase and sale of a vessel and rights to a vessel; – on marine insurance; – on shipbuilding; – on customs payments upon the import of vessels; – on chartering of a vessel; – on an administrative offense for performing cargo operations with cargo under customs control.
Commercial Court of the Moscow District	<p>9 cases in total:</p> <ul style="list-style-type: none"> – on marine insurance (2); – on freight forwarding (2); – on the carriage of goods by sea; – on the carriage of postal items; – on termination of contracts on the securing of investment quotas (ship construction); – on shipbuilding; – on challenging a decision of Rosmorrechflot on subsidies for maritime transportation.
Commercial Court of the North-Caucasus District	<p>9 cases in total:</p> <ul style="list-style-type: none"> – on port services and port infrastructure (3); – on the carriage of goods by sea (2); – on harm resulting from a collision; – on the purchase and sale of a vessel and rights to a vessel; – on freight forwarding of sea cargo; – on chartering a vessel.
Commercial Court of the Far Eastern District	<p>7 cases in total:</p> <ul style="list-style-type: none"> – on port services and port infrastructure (3); – on unjust enrichment for the use of a pleasure vessel; – on repair of a vessel and works on a vessel; – on freight forwarding; – on chartering a vessel.
Commercial Court of the Volga District	<p>3 cases in total:</p> <ul style="list-style-type: none"> – on harm resulting from a collision; – on demurrage; – on port services and port infrastructure.
Commercial Court of the Volga-Vyatka District	<p>2 cases in total:</p> <ul style="list-style-type: none"> – on shipbuilding; – on customs payments upon the import of vessels.
Commercial Court of the Urals District	<p>1 case in total:</p> <ul style="list-style-type: none"> – on repair of a vessel and works on a vessel.
Commercial Court of the Central District	<p>1 case in total:</p> <ul style="list-style-type: none"> – on refusal of registration of rights to a berth.

Cases in the Commercial Courts of Appeal

From July to September, the commercial courts of appeal considered 85 maritime cases, of which 75 touched upon private law matters. The most cases were in the Thirteenth (26), Fifth (17), Ninth (15), and Fifteenth (11) CCAs. Private law disputes concern issues of vessel chartering, cargo carriage, and freight forwarding. Several cases concern excessive container use, collisions, and pollution. Public law cases concerned issues of illegal border crossing and customs violations (see, for example, cases No A42-10818/2025, A42-3495/2026, A42-2243/2026).

In Case No A32-31617/2025, the Fifteenth CCA upheld the refusal to review based on newly discovered circumstances in connection with the creation of a limitation fund in a case for the recovery of RUB 49.46 billion due to an oil product spill. The limitation fund was created in a parallel proceeding in Case No A32-282/2025. The applicant argued that in connection with the creation of the limitation fund, claims must be brought against the fund and cannot be satisfied without taking into account the general limitation of liability. The appellate court did not accept this argument.

Court Name	Categories of Cases
5th CCA	17 cases in total: <ul style="list-style-type: none"> – on chartering of a vessel (4); – on port services and port infrastructure (3); – on repair of a vessel (3); – on compensation for harm to a water body (2); – on harm resulting from a collision; – on demurrage; – on marine agency; – on customs payments upon the import of vessels; – on removal of sunken property.
6th CCA	2 cases in total: <ul style="list-style-type: none"> – on towing; – on removal of sunken property.
9th CCA	15 cases in total: <ul style="list-style-type: none"> – on the carriage of goods by sea (2); – on marine insurance (2); – on the carriage of postal items (2); – on chartering of a vessel (3); – on harm caused by a collision; – on qualification tests for maritime pilots; – on marine agency; – on excess use of containers; – on shipbuilding; – on freight forwarding.
10th CCA	1 case in total: <ul style="list-style-type: none"> – on marine agency.
11th CCA	1 case in total: <ul style="list-style-type: none"> – on the carriage of goods by sea.
12th CCA	5 cases in total: <ul style="list-style-type: none"> – on harm resulting from a collision; – on the carriage of goods by sea; – on port services and port infrastructure; – on chartering of a vessel (2).

Court Name	Categories of Cases
13th CCA	26 cases in total: <ul style="list-style-type: none"> – on port services and port infrastructure (5); – on the purchase and sale of a vessel and rights to a vessel (3); – on freight forwarding (3); – on violation of rules for crossing the state border (2); – on customs payments upon the import of vessels (2); – on harm resulting from a collision; – on demurrage; – on the carriage of goods by sea; – on marine agency; – on marine insurance; – on the supply of ship stores and equipment; – on interest on the amount of losses under the MSC RF; – on repair of a vessel and works on a vessel; – on shipbuilding; – on chartering of a vessel; – on an administrative offense due to violation of the procedure for using a federal berth.
14th CCA	4 cases in total: <ul style="list-style-type: none"> – on demurrage; – on port services and port infrastructure; – on repair of a vessel and works on a vessel; – on chartering of a vessel.
15th CCA	11 cases in total: <ul style="list-style-type: none"> – on port services and port infrastructure (2); – on excess use of containers (2); – on limitation fund (2); – on compensation for harm caused by an oil product spill; – on marine insurance; – on the supply of ship stores and equipment; – on repair of a vessel and works on a vessel; – on chartering of a vessel.
21st CCA	3 cases in total: <ul style="list-style-type: none"> – on repair of a vessel and works on a vessel (2); – on chartering of a vessel.

Cases in the Commercial Courts of First Instance

From July to September, the commercial courts of the subjects issued at least 122 decisions on maritime cases, of which 87 were devoted to private law matters. The most cases were in the Commercial Court of Primorsky Krai (21), the Commercial Court of the City of Moscow (20), the Commercial Court of the City of St. Petersburg and Leningrad Oblast (20), and the Commercial Court of Sakhalin Oblast (11). In the courts of first instance, the parties disputed chartering of a vessel, salvage, cargo carriage, and freight forwarding. Several cases were devoted to marine insurance, including

issues of transfer of the right of claim under subrogation, and demurrage. Public law disputes concerned issues of illegal border crossing and customs violations.

Conclusion

In the period from July to September 2026, commercial courts considered 252 cases: 45 in cassation, 85 in appeal, and 122 in commercial courts of the subjects. Of these, 197 are private law and 55 are public law. The parties most often dispute the provision of services in ports, freight forwarding, chartering, ship repair, and the carriage of goods by sea. Cases often raise issues of demurrage and excess use of containers. ■

III. СТАТЬИ



Инеcса Баринская,
Юрист АЛРУД



Анастасия Красник,
Помощник юриста АЛРУД



Глеб Измайлович,
Помощник юриста АЛРУД



Полина Крестьянова,
Помощник юриста АЛРУД

Практика применения судами конвенций в сфере международного морского права

По состоянию на 2026 г. Российская Федерация участвует в целом ряде конвенций, посвященных вопросам международного морского права. Вместе с тем характер обращения российских государственных судов к данным конвенциям неодинаков: в части споров международные акты используются для разрешения правовых аспектов спора, тогда как в других делах такое использование ограничивается простым упоминанием при указании применимого права. Ввиду указанного в настоящей статье предпринимается попытка представить обзор отечественной практики применения конвенций в сфере морского права.

Ключевые слова: международное морское право, Международная морская организация, применение конвенций, КТМ РФ

Введение

Несмотря на то, что международное морское право на первом этапе его становления развивалось на основе обычаев, после кодификации

XX века вплоть до настоящего момента его фундамент составляют международные конвенции¹. Круг регулирования данных конвенций чрезвычайно обширен и охватывает в том числе вопросы, связанные с обеспечением безопасности

¹ Колесников В.А. Возникновение и развитие видов источников морского права // Юридический аналитический журнал. 2021. Т. 16. № 3. С. 66; Шатуновский С.В. Организационно-правовой механизм развития международного права // Московский журнал международного права. 2021. № 2. С. 62.

морского судоходства и человеческой жизни на море, противодействием загрязнению морских пространств и ответственностью за экологический вред, морской перевозкой грузов, арестом морских судов, установлением требований к подготовке моряков и многие другие.

Как справедливо отмечается в доктрине², определяющую роль в формировании пласта морских конвенций имела деятельность Международной морской организации (ИМО). Именно под её эгидой были разработаны имеющие принципиальную важность для международного морского права такие конвенции, как СОЛАС³, МАРПОЛ⁴, ПДНВ⁵ и ряд других. При этом конвенционное регулирование включает в себя и те конвенции, которые были приняты не в рамках ИМО: они касаются как частно-правовых отношений, связанных с морем (например, Международная конвенция об унификации некоторых правил о коносаментах 1924 г.), так и вопросов, имеющих в большей степени публично-правовую природу (например, Международная конвенция об унификации некоторых правил, касающихся ареста морских судов 1952 г.).

В настоящей статье анализируется практика российских судов, применявших ключевые конвенции в области международного морского права в течение последних пяти лет (2021–2026 гг.). Первая часть работы посвящена конвенциям, созданным под эгидой ИМО, вторая часть статьи сосредоточена на иных конвенциях. При этом порядок изложения первой части

статьи определён классификацией конвенций, приведённой на сайте ИМО⁶.

1. Практика применения конвенций, принятых под эгидой ИМО

Ключевые конвенции. В ряд ключевых конвенций, по оценке самой ИМО, входят уже упоминавшиеся выше конвенции СОЛАС, МАРПОЛ и ПДНВ.

Появление конвенции **СОЛАС**, посвящённой охране человеческой жизни на море, было связано с произошедшей в 1912 г. катастрофой судна «Титаник»⁷. В ней затрагивается ряд вопросов, касающихся стандартов безопасности для строительства, оборудования и эксплуатации торговых судов, установленных с целью защиты жизни и здоровья экипажа, пассажиров, а также обеспечения сохранности грузов.

В российской судебной практике ссылки на конвенцию СОЛАС крайне распространены в рамках споров с таможенными органами относительно признания недействительным требований о внесении изменений (дополнений) в декларации на товары и признании незаконным отказа во внесении изменений в декларации на товары⁸. В таких делах конвенция СОЛАС упоминается среди массива норм, устанавливающих требования к освидетельствованию и классификации судов.

В других случаях суды обращались к положениям СОЛАС непосредственно для обоснования основных выводов по соответствующим делам.

² Ключев В.В., Вылегжанина В.А. Правотворчество Международной морской организации в области охраны человеческой жизни на море: достижения и недочёты // Московский журнал международного права. 2026. № 2. С. 103–106; Кове О.В. Деятельность Международной морской организации в сфере обеспечения безопасности морского судоходства // Международное право. 2022. № 2. С. 28.

³ Международная конвенция по охране человеческой жизни на море (СОЛАС), 1974 г.

⁴ Международная конвенция по предотвращению загрязнения с судов 1973 г. (МАРПОЛ), изменённая Протоколом 1978 года к ней и Протоколом 1997 года.

⁵ Международная конвенция о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты (ПДНВ), 1978 г., с поправками, включая поправки 1995 года и Манильские поправки.

⁶ URL: <https://www.imo.org/ru/about/conventions/pages/listofconventions.aspx> (дата обращения: 27.08.2026). Соответственно, анализ практики в рамках первой части статьи будет охватывать следующие тематические разделы: ключевые конвенции, конвенции, касающиеся безопасности и охраны на море и взаимодействия судов и портов, конвенции по предотвращению загрязнения моря, конвенции, касающиеся ответственности и компенсации, иные конвенции.

⁷ Воронкова С.В. Обеспечение законности при сохранении человеческой жизни на море // Административное право и процесс. 2023. Т. 3. С. 36–41.

⁸ См., например, Постановление Пятнадцатого арбитражного апелляционного суда от 29.04.2025 № 15АП-2973/2025 по делу № А32-57888/2024, Постановление Тринадцатого арбитражного апелляционного суда от 02.10.2024 № 13АП-25126/2024 по делу № А56-81862/2023, Постановление Пятнадцатого арбитражного апелляционного суда от 22.12.2023 № 15АП-18616/2023 по делу № А53-29863/2022, Постановление Пятнадцатого арбитражного апелляционного суда от 20.12.2023 № 15АП-18760/2023 по делу № А53-29331/2022.

К примеру, в деле № 33-14955/2022⁹ по иску ФГУП «Росморпорт»¹⁰ о взыскании задолженности по оплате портовых сборов Краснодарский краевой суд использовал ссылку на п. «е» Правил № 2 Приложения к конвенции СОЛАС, где закреплено понятие «пассажир», для обоснования размера применимых ставок портовых сборов, зависящих от того, с какими лицами судно совершает судозаходы – с экипажем или с пассажирами. Другой пример представлен в деле № 2-958/2026¹¹, рассмотренном Советским районным судом города Рязани. Данное дело касалось взыскания денежных средств за разницу стоимости туристического продукта в связи с изменением маршрута следования круиза. В указанном споре суд через правило 34-1 конвенции СОЛАС во взаимосвязи с положениями ст. 61 КТМ РФ обосновал необходимость отказа в удовлетворении требований ввиду того, что капитан был обязан изменить маршрут следования для обеспечения безопасности пассажиров. Иными словами, изменение маршрута было вызвано обстоятельствами непреодолимой силы.

Примечательным случаем применения СОЛАС является дело № 72-120/2022¹², в рамках которого было заявлено требование о привлечении капитана судна к ответственности по ч. 1 ст. 18.1 КоАП РФ за нарушение правил пересечения государственной границы РФ. Основной спорный вопрос состоял в том, возможно ли привлечение к административной ответственности по данному составу в ситуации, когда план (карта) предстоящего рейса содержал неверное изображение линии государственной границы. Суд дал на этот вопрос положительный ответ, мотивируя его правилом 34 главы 5 конвенции СОЛАС, устанавливающей обязанность капитана убедиться в корректности плана рейса перед выходом в море.

Вторая ключевая конвенция ИМО – **МАРПОЛ**, выступающая значимым документом в сфере международного противодействия загрязнению

морских пространств¹³. В частности, она содержит положения, относящиеся к инспектированию судов, их оснащению и эксплуатации, направленность которых предотвратить или минимизировать потенциальные случаи загрязнения моря с судов.

Примечательно, что в судебной практике есть примеры использования конвенции МАРПОЛ в рамках гражданско-правовых споров. Так, в деле № А56-21524/2023 по иску ФГУП «Национальные рыбные ресурсы» к АО «Портовый флот» ответчик (арендатор судна) в рамках встречного иска пытался расторгнуть договор аренды со ссылкой на положения конвенции, устанавливающие запрет эксплуатации однокорпусных нефтеналивных танкеров дедвейтом 600 тонн и более для перевозки всех видов нефти и нефтепродуктов. Однако с учётом того, что ответчик заявил о данном обстоятельстве лишь спустя 14 лет использования судна, а само судно проходило все освидетельствования, в удовлетворении встречного иска было отказано.

В рамках другого дела (№ А41-65917/2024) спор был связан с уменьшением покупной цены судна. После покупки лицо провело техническую экспертизу и выявило нарушения в работе действующего устройства, в связи с чем заявило о неуведомлении продавцом о наличии скрытых недостатков. Продавец же ссылался на то, что было произведено инспектирование судна, которое не выявило никаких дефектов, ввиду чего цена не подлежала снижению. Для разрешения спорного вопроса суд обратился к п. 2 ст. 5 конвенции МАРПОЛ. В соответствии с её положениями инспектирование ограничивается проверкой наличия свидетельства, в связи с чем дефект просто априори не мог быть выявлен при таком инспектировании. С учётом данных обстоятельств суд пришел к выводу о необходимости удовлетворения требования об уменьшении цены в связи со скрытым характером недостатков.

⁹ См. Апелляционное определение Краснодарского краевого суда от 24.05.2022 по делу № 33-14955/2022 (УИД 63RS0043-01-2021-004301-09).

¹⁰ В лице его Азово-Черноморского бассейнового филиала.

¹¹ См. Решение Советского районного суда города Рязани от 23.03.2026 № 2-958/2026 (УИД 62RS0004-01-2025-004696-10).

¹² Решение Сахалинского областного суда от 27.04.2022 по делу № 72-120/2022.

¹³ Авхадеев В.Р., Боброва Ю. В. Сотрудничество государств в сфере правовой охраны Мирового океана от загрязнения и сохранения биоразнообразия морской среды // Журнал зарубежного законодательства и сравнительного правоведения. 2024. Т. 20. №. 5. С. 85.

Не обошлось без ссылок на конвенцию МАРПОЛ и в делах о привлечении к административной ответственности. Так, в рамках дела № А24-4151/2025 ГУП Камчатского края «Камчаттрансфлот» был привлечен к административной ответственности по ч. 1 ст. 14.43 КоАП РФ в связи с нарушением безопасности эксплуатации объектов морского транспорта, в частности в связи с ненадлежащим ведением журналов нефтяных работ. При этом при оценке корректности ведения таких журналов суд ориентировался на положения конвенции МАРПОЛ, в том числе на Правило 17 ч. С главы 3 Приложения I конвенции.

Перейдем к последней конвенции из блока ключевых – ПДНВ. До принятия данной конвенции стандарты подготовки моряков и их сертификации устанавливались отдельными государствами. Ввиду указанного данные стандарты различались, несмотря на то, что флот различных государств работал в одних и тех же портах и водах. Соответственно, конвенция стала первым документом на международном уровне, который установил основные требования к подготовке, аттестации и несению моряками вахты.

В течение последних 5 лет число упоминаний данной конвенции в практике было крайне незначительным. В качестве примера такого упоминания рассмотрим дело № А24-4151/2025. Согласно представленным обстоятельствам, прокуратура в ходе проверки установила, что к несению вахты были допущены лица, которые не являлись дипломированными специалистами. Суд поддержал позицию прокуратуры в том числе путем ссылки на п. 1 Правила II/4 главы II Приложения к конвенции ПДНВ, в котором отмечается необходимость прохождения вахтовиками подготовки.

Рассмотренная практика показывает, что российские суды применяют три ключевые конвенции ИМО – СОЛАС, МАРПОЛ и ПДНВ – как в административных, так и в гражданско-правовых спорах, используя их положения не только формально, но для обоснования содержательных выводов – от определения понятия «пассажир» и правомерности изменения маршрута круиза до оценки надлежащего ведения судовой документации и допуска к вахте только квалифицированных специалистов. Показательны случаи, где суды через конкретные правила

конвенций (например, правило 34 главы 5 СОЛАС или п. 2 ст. 5 МАРПОЛ) разрешают именно спорные вопросы дела – устанавливают объем обязанностей капитана, пределы ответственности перевозчика или продавца судна, характер выявленных дефектов судна. При этом конвенции СОЛАС и МАРПОЛ более прочно интегрированы в «аргументационную» базу российских судов и применяются как самостоятельный источник конкретных технических и поведенческих стандартов, тогда как конвенция ПДНВ, несмотря на своё фундаментальное значение, пока используется судами реже и играет менее заметную роль в правоприменительной практике.

2. Конвенции по предотвращению загрязнения моря

Среди ключевых конвенций по предотвращению загрязнения морских пространств прежде всего выделяются следующие три: Конвенция по предотвращению загрязнения моря сбросами отходов и других материалов 1972 г., Международная конвенция по обеспечению готовности на случай загрязнения нефтью, борьбе с ним и сотрудничеству 1990 г. (**OPRC**), Международная конвенция о контроле за вредными противообрастающими системами на судах (**AFS 2001**).

Объем практики за последние 5 лет, где ссылка на данные конвенции используется не формально, а для целей разрешения правовых аспектов спора, более скромный по сравнению с практикой применения некоторых иных конвенций, перечисленных выше.

Применительно к первой из указанных конвенций от 1972 г. можно упомянуть дело № 7-12-549/2025 (УИД 25RS0002-01-2025-002461-83). В рамках данного дела ссылка на положения конвенции была обусловлена следующей логикой: бланкетные нормы КоАП РФ предполагают ответственность за нарушение правовых актов, регулирующих порядок захоронения отходов и других материалов в морских водах. В свою очередь, бланкетные нормы российских правовых актов в соответствующей сфере отсылают к международным договорам РФ, в связи с чем нарушение положений рассматриваемой конвенции фактически является административным правонарушением.

Что касается двух других конвенций – OPRC и AFS 2001, – они не упоминались в практике с 2018 и 2019 гг. соответственно. В более ранний период конвенция OPRC была применена, например, наряду с иными конвенциями в деле по иску прокурора об обязанности общества вывести судно из эксплуатации¹⁴. Конвенция AFS 2001 же ранее применялась в таможенных спорах¹⁵: в них осуществление модификации судна за пределами РФ с целью приведения в соответствие с требованиями Конвенции квалифицировалось как обстоятельство, влекущее дополнительное начисление таможенных платежей в связи с увеличением таможенной стоимости.

Исходя из этого, можно сделать вывод о неравномерной и в целом невысокой степени востребованности данных конвенций в российской судебной практике в последние годы.

3. Конвенции, касающиеся ответственности и компенсации

Рассмотрим практику по следующему блоку конвенций, посвящённых ответственности и компенсации. Среди них следующие протоколы и конвенция: Протокол 1992 г. к Международной конвенции о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения нефтью 1969 г. (**КГО/CLC**), Протокол 1992 г. об изменении Международной конвенции о создании Международного фонда для компенсации ущерба от загрязнения нефтью 1971 г. (**ФОНД/FUND**) и Международная конвенция о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения бункерным топливом 2001 г. (**Конвенция об ответственности за ущерб от 2001 г.**)

Конвенция КГО/CLC в редакции протокола 1992 г. упоминалась в нескольких делах о взыскании с юридических лиц (ООО «КАМАТРАНСОЙЛ», ЗАО «ВОЛГАТРАНСНЕФТЬ», ЗАО «ВСК», ООО «Абсолют Страхование») убытков в пользу государства в связи с причинением вреда водному объекту в результате резонансного крушения танкеров «Волгонефть-239» и «Волгонефть-212» и разлива

мазута в акватории Азовского моря в декабре 2024 г. (дела № А32-31617/2025, А32-31618/2025, А32-282/2025).

Суды ссылались на ст. IV конвенции КГО/CLC, согласно которой при возникновении связанного с двумя и более судами инцидента судовладельцы таких судов несут ответственность солидарно за весь объем убытков, которые не могут быть разумно разделены (дело № А32-282/2025). Также суды дали оценку положениям конвенции в части определения понятия «ущерб от загрязнения» и указали, что КТМ РФ в части ответственности за ущерб от загрязнения нефтью принят во исполнение положений конвенции (дело № А32-31618/2025). Кроме того, суды констатировали, что фонд ограничения ответственности за ущерб от загрязнения (создание которого предусмотрено п. 3 ст. 5 конвенции) не может быть создан, если плавание и управление судами осуществлялось в нарушение обязательных требований по безопасности мореплавания (дело № А32-31617/2025).

Отдельно стоит упомянуть, что конвенция также упоминалась в споре о взыскании со страховщика задолженности по страховой премии¹⁶ со ссылкой на то, что договоры страхования носили обязательный характер, что следует из ст. 323 КТМ и ст. VII конвенции КГО/CLC.

В отличие от конвенции КГО/CLC, конвенция ФОНД/FUND не упоминалась в практике с 2015 г. Ранее она применялась в спорах по искам Международного фонда к российским обществам о взыскании задолженности по уплате взносов в бюджет Международного фонда¹⁷.

Последняя из рассматриваемых в данном блоке конвенций – Конвенция об ответственности за ущерб от 2001 г. Она устанавливает специальный режим ответственности собственника судна за вред, причинённый разливом бункерного топлива, определяет, что такое «бункерное топливо» и «ущерб от загрязнения», возлагает на судовладельца безвиновную (объективную) ответственность за ущерб от загрязнения, возникший в результате утечки или слива бункерного топлива с судна, а также расходы

¹⁴ Решение Ванинского районного суда Хабаровского края от 04.02.2014 по делу № 2-87/2014.

¹⁵ Постановление Арбитражного суда Северо-Западного округа от 18.10.2019 № Ф07-11473/2019 по делу № А05-12253/2018; Решение Арбитражного суда Сахалинской области от 05.10.2015 по делу № А59-2993/2015.

¹⁶ Постановление Четвертого арбитражного апелляционного суда от 29.06.2022 № 04АП-2375/2022 по делу № А58-6542/2021.

¹⁷ Постановление Арбитражного суда Северо-Западного округа от 21.03.2016 № Ф07-420/2016 по делу № А42-2670/2014.

по предупредительным мерам, требует обязательного страхования такой ответственности и допускает прямые требования потерпевших к страховщику.

В российской практике она применялась для квалификации бункерного топлива как опасного груза¹⁸ и для установления содержания «разумных предупредительных мер» при ликвидации разливов¹⁹.

Таким образом, судебная практика по конвенциям об ответственности и компенсации складывается неравномерно: конвенция КГО/CLC оказалась востребована в связи с делами о крушении танкеров, конвенция об ответственности за ущерб от бункерного топлива 2001 г. сохраняет устойчивое, хотя и точечное значение при разрешении отдельных вопросов квалификации топлива и определения разумных предупредительных мер, тогда как конвенция ФОНД/FUND, напротив, не находила отражения в судебных актах уже более 10 лет.

4. Конвенции, принятые под эгидой иных организаций

«Гаагско-Висбийские правила». Помимо конвенций, разработка и утверждение которых были обусловлены деятельностью ИМО, современное регулирование в сфере международного морского права также основано на конвенциях, принятых под эгидой прочих организаций, включая, например, Международный морской комитет («ММК»). Одним из ключевых правовых актов, разработанных при содействии ММК, являются так называемые «Гаагские правила»²⁰, ставшие основным источником регулирования правоотношений в области морской перевозки грузов и трансграничной морской торговли.

Как отмечают исследователи, необходимость разработки рассматриваемой конвенции была в значительной степени продиктована наличием

ряда неурегулированных аспектов в праве торгового мореплавания, а равно общей абстрактностью соответствующего международного регулирования²¹. Следствием отсутствия унифицированных международно-правовых актов являлись правовая неопределенность и значительные транзакционные издержки для участников оборота при согласовании договоров и осуществлении морской торговли. При таких обстоятельствах Гаагские правила были призваны унифицировать регулирование и ввести общеприменимые нормы в отношении прав и обязанностей сторон договора морской перевозки грузов, а также в отношении применимых санкций за нарушение таких обязанностей.

С учётом последующих изменений конвенции Протоколами от 23 февраля 1968 г. и от 21 декабря 1979 г. участниками Гаагских правил на различных этапах являлись более 90 государств, в связи с чем данная конвенция признаётся одним из наиболее универсальных правовых документов в сфере международных морских перевозок, а также, как представляется, составляет одну из основ международного частного права. В настоящее время Конвенция применяется в редакции Протокола от 21 декабря 1979 г. и именуется «Гаагско-Висбийскими правилами» в связи с принятием указанного протокола в шведском городе Висбю. Участницей конвенции в соответствующей редакции является в том числе Российская Федерация, ратифицировавшая документ в 1999 г.²²

Содержание Гаагско-Висбийских правил предполагает распространение положений конвенции на сравнительно широкий круг правоотношений и субъектов. В частности, как указано в ст. 10 рассматриваемой конвенции, сфера её применения в отношении той или иной морской перевозки охватывает ситуации, когда: (1) коносамент выдан в государстве, участвующем в конвенции; (2) перевозка

¹⁸ Определение Верховного Суда РФ от 30.03.2010 № КАС10-139.

¹⁹ Постановление Тринадцатого арбитражного апелляционного суда от 25.02.2021 № 13АП-483/2021 по делу № А21-7550/2019.

²⁰ «Международная конвенция об унификации некоторых правил о коносаментах 1924 года» (заключена в г. Брюсселе 25.08.1924) с изм. от 21.12.1979 («Гаагско-Висбийские правила»; в первоначальной ред. – «Гаагские правила»; здесь и далее также – «Конвенция 1924 г.», «Правила»)

²¹ Чурилов А.Ю. Эволюция стандарта due diligence в правоотношениях морской перевозки груза – от Древнего Рима до наших дней // Актуальные проблемы российского права. 2025. № 4. С. 57–69.

²² Федеральный закон от 06.01.1999 № 17-ФЗ «О присоединении Российской Федерации к Протоколу об изменении Международной конвенции об унификации некоторых правил о коносаментах от 25 августа 1924 года, измененной Протоколом от 23 февраля 1968 года» («Собрание законодательства РФ», № 2, 11.01.1999, ст. 244).

осуществляется из порта государства, участвующего в конвенции; (3) применение конвенции предусмотрено договором перевозки. С учётом существенного числа ратифицировавших конвенцию государств применение её положений как по умолчанию, так и по согласованию сторон является крайне распространённой практикой в рамках морских перевозок.

Положения Гагско-Висбийских правил также непосредственно имплементированы в правовое регулирование, установленное российским национальным законодательством, а именно КТМ РФ. В доктрине отмечается, что нормы ряда статей КТМ РФ, в том числе по вопросам ответственности перевозчика, недвусмысленно воспроизводят положения конвенции²³. В связи с этим в практике отечественных судов повсеместно встречаются упоминания Гагско-Висбийских правил, а равно имеются примеры непосредственного применения отдельных положений конвенции.

Следует отметить, что Конвенция 1924 г. используется российскими судами для разрешения различных вопросов, при этом нормы данного акта применяются как непосредственно, так и *obiter dictum* в ходе рассмотрения дел, возникающих из правоотношений, напрямую не охватываемых действием Гагско-Висбийских правил.

Одна из распространённых вариаций применения Конвенции предполагает отсылку к нормам данного акта при установлении судом правовой природы и функций коносамента, а равно правовых последствий передачи такого документа одному из участников правоотношения. Указанное было реализовано, например, в деле о банкротстве ЗАО «Агро Инвест» при рассмотрении судами заявления компании GEYM S.A.S о включении задолженности по договору поставки в реестр требований кредиторов. Суды нижестоящих инстанций посчитали, что представленные заявителем-поставщиком

коносаменты сами по себе не доказывают факт передачи товара покупателю и, соответственно, не подтверждают возникновение на стороне покупателя обязательства по оплате. Однако Верховный Суд РФ не согласился с таким подходом, приняв во внимание в том числе положения Гагско-Висбийских правил, согласно которым коносамент создаёт презумпцию приёма перевозчиком грузов в таком виде, как они описаны в соответствующем коносаменте. Суд также указал, что коносамент свидетельствует о заключении договора перевозки груза морем, удостоверяет принятие груза перевозчиком и с момента погрузки груза на конкретное судно предоставляет перевозчику право распоряжаться товаром. В связи с этим коносамент был признан судом достаточным доказательством факта поставки товара покупателю даже в отсутствие в материалах дела товарных накладных или иных доказательств передачи товара²⁴. Аналогичным образом, положения Гагско-Висбийских правил были положены в основу выводов суда относительно функций коносамента, например, в деле по иску компании SEALAND MAERSK ASIA PTE LTD к ООО «ДЗТ Логистикс»²⁵, в деле по иску компании «Кистоун Интернешнл» к ООО «Кистоун Лоджистикс»²⁶, а также в деле по иску ООО «Беринг» к компании Western Services LLC²⁷. При этом в судебной практике встречаются примеры опровержения презумпции приёма-передачи в полном объеме груза, в отношении которого оформлен коносамент. Так, в деле по иску ООО «Трест Росспецэнергомонтаж» к ООО «Бэдфорд Групп СПб» суд сослался на положения Гагско-Висбийских правил относительно функций коносамента, однако все же посчитал недоказанным факт недоставки части поименованного в коносаментах груза, приняв во внимание оговорку в указанных документах об отсутствии у перевозчика информации касательно количества и веса принятого по коносаментам товара²⁸.

²³ 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. См., к примеру, комментарий к ст. 170 КТМ РФ, где отмечается, что норма основана на п. 5 ст. 4 Гагско-Висбийских правил. Аналогично с комментарием к п. 1 ст. 166 КТМ, который соответствует п. 2 ст. 4 Гагско-Висбийских правил.

²⁴ Определение Судебной коллегии по экономическим спорам Верховного Суда РФ от 19.01.2017 по делу № 305-ЭС16-13630, А41-52145/2015.

²⁵ Постановление Арбитражного суда Северо-Западного округа от 22.09.2023 № Ф07-12225/2023 по делу № А56-68331/2022.

²⁶ Постановление Арбитражного суда Северо-Западного округа от 30.10.2018 № Ф07-12406/2018 по делу № А56-54986/2016.

²⁷ Постановление Арбитражного суда Дальневосточного округа от 23.03.2018 № Ф03-786/2018 по делу № А51-20417/2015.

²⁸ Постановление Арбитражного суда Волго-Вятского округа от 15.10.2024 № Ф01-1724/2024 по делу № А43-3510/2023.

В отдельных делах суды фактически отказываются применять положения Гаагско-Висбийских правил, но при этом дают правовую оценку содержанию Конвенции. Так, в деле № А56-100933/2020²⁹ суд отклонил довод перевозчика, ссылавшегося на п. 2 ст. 4 Гаагско-Висбийских правил, согласно которому перевозчик не отвечает за утрату или повреждение груза, возникшие вследствие навигационной ошибки капитана судна: материалы дела не содержали доказательств того, что утрата груза была обусловлена именно навигационной ошибкой, в связи с чем соответствующее возражение было признано несостоятельным без обращения к содержательному анализу иных положений Конвенции. В деле № А40-110864/2022³⁰ суд также отклонил доводы ответчика (экспедитора) о необходимости применения норм Конвенции 1924 г. к спорным правоотношениям, установив, что рассматриваемая перевозка являлась международной смешанной (мультимодальной) и осуществлялась с использованием морского, железнодорожного и автомобильного транспорта. Поскольку стадия перевозки, на которой груз был повреждён, не была установлена, а стороны договора транспортной экспедиции согласовали применимым правом законодательство Российской Федерации, суд обосновал возложение на оператора смешанной перевозки ответственности исходя из общепризнанного в международной коммерческой практике принципа «сетевой ответственности», не переходя в рамках данного дела к развёрнутому анализу норм самой Конвенции.

Иные примеры упоминания Гаагско-Висбийских правил в практике российских судов имеют место при рассмотрении дел об административных правонарушениях. В частности, суды формально учитывают положения Конвенции 1924 г. при оценке правомерности поведения перевозчиков применительно к положениям ч. 3 ст. 16.1 КоАП РФ, согласно которым административным правонарушением признаётся сообщение в таможенный орган недостоверных сведений о количестве, весе, наименовании и маркировке товаров при их ввозе на территорию ЕАЭС или вывозе с территории Союза, а равно использование недействительных

или поддельных документов для указанных целей. Согласно указанию Пленума Верховного Суда РФ, для оценки вины перевозчика в совершении правонарушения по смыслу ч. 3 ст. 16.1 КоАП РФ, судам надлежит устанавливать, в какой мере положения действующих международных договоров в области перевозок, включая Гаагско-Висбийские правила, позволяли перевозчику соблюсти правила и нормы в отношении предоставления таможенным органам верной информации³¹. Представляется, что с практической точки зрения данное указание направлено на превенцию объективного вменения административной ответственности невиновным перевозчикам, когда последние по условиям международного регулирования объективно лишены возможности (либо не несут обязанности) осуществлять проверку веса и иных характеристик каждого из перевозимых товаров. Действительно, определение фактического веса передаваемого к перевозке товара зачастую осуществляется исключительно грузоотправителем, тогда как несоответствие заявленного веса действительному может быть нераспознаваемо для перевозчика.

Несмотря на непосредственное упоминание Гаагско-Висбийских правил Пленумом Верховного Суда РФ, фактически в судебной практике не встречается примеров предметной оценки судами степени вины перевозчика в совершении административного правонарушения с учётом соответствия его действий положениям рассматриваемых Правил. Таким образом, применение Гаагско-Висбийских правил в делах об административных правонарушениях традиционно носит формальный характер, а положения указанного акта не раскрываются и не анализируются судами. Примеры такого «пассивного» применения Правил имели место в делах №№ А78-4911/2025, А11-9086/2024, А14-1863/2025 и др.

Таким образом, проведённый анализ показывает, что Гаагско-Висбийские правила являются одним из наиболее востребованных международных договоров в области морского права, применяемых российскими судами. При этом характер их применения существенно различается в зависимости от категории спора:

²⁹ Постановление Арбитражного суда Северо-Западного округа от 23.12.2021 № Ф07-18657/2021 по делу № А56-100933/2020.

³⁰ Постановление Девятого арбитражного апелляционного суда от 12.12.2022 № 09АП-67547/2022 по делу № А40-110864/2022.

³¹ П. 29 Постановления Пленума Верховного Суда РФ от 24.10.2006 № 18 («Российская газета», № 250, 08.11.2006).

в делах, связанных с существом отношений по перевозке груза морем, а именно при определении доказательственного значения коносамента и распределении бремени доказывания факта передачи груза, Конвенция применяется содержательно, с раскрытием и анализом конкретных её положений; в административных же и смежных с ними спорах, включая дела о привлечении перевозчиков и экспедиторов к ответственности, ссылки на Конвенцию носят преимущественно вспомогательный, иллюстративный характер и не сопровождаются предметной оценкой её норм.

Брюссельская конвенция об унификации некоторых правил, касающихся ареста морских судов, 1952 г.

Второй по значимости конвенцией, принятой не под эгидой ИМО, а в рамках дипломатической конференции при участии Международного морского комитета, является Международная конвенция об унификации некоторых правил, касающихся ареста морских судов, заключённая в Брюсселе 10.05.1952 г.³² В отличие от Гаагско-Висбийских правил, регулирующих договорные отношения по перевозке груза, названная Конвенция имеет обеспечительно-процессуальную природу: она устанавливает исчерпывающий перечень так называемых морских требований (maritime claims), для целей обеспечения которых допускается арест морского судна, а также определяет условия и процедуру такого ареста, включая правило о недопустимости повторного ареста судна по одному и тому же требованию и правило о допустимости ареста не только самого судна, в отношении которого возникло требование, но и любого другого судна, принадлежащего тому же собственнику (арест «sister-ship»).

Российская Федерация является участницей Конвенции, а её положения нашли непосредственное отражение в главе XXIII КТМ РФ, регулирующей арест судна. В судебной практике

Конвенция применяется в первую очередь для целей квалификации заявленного требования в качестве морского требования по смыслу ст. 1 Конвенции, что является необходимым условием для наложения ареста на судно в порядке обеспечительной меры. Так, в деле № А59-1514/2019, рассмотренном несколько раз в кассационном порядке (см. постановления от 04.02.2022³³ и от 03.03.2022³⁴), суды оценивали соответствие заявленного истцом требования (взыскание задолженности по договору, связанному с эксплуатацией судна) перечню морских требований, установленному п. 1 ст. 1 Конвенции, и указали, что арест судна допустим только в отношении требований, прямо перечисленных в Конвенции, тогда как расширительное толкование данного перечня не допускается.

В деле № А56-13164/2024 суд, руководствуясь положениями конвенции, подтвердил правомерность применения обеспечительной меры в виде ареста судна в связи с требованием о взыскании задолженности по оплате оказанных судну услуг (агентских, снабженческих), отнеся соответствующее требование к категории морских требований, связанных с поставками, произведёнными судну для его эксплуатации или содержания (подп. «к» п. 1 ст. 1 Конвенции)³⁵. Заслуживает внимания и дело № А42-5974/2025, в котором суды разграничили применение указанной конвенции, КТМ и АПК РФ при наложении обеспечительных мер: так, суды указали, что конвенция и КТМ содержат специальные нормы о морском требовании как материальном основании применения обеспечительных мер в виде ареста судна, а АПК РФ устанавливает процессуальную форму применения обеспечительных мер³⁶.

Таким образом, Брюссельская конвенция 1952 г., несмотря на процессуально-обеспечительный, а не материально-правовой характер, выступает востребованным источником права в спорах, связанных с обеспечением морских требований, что отличает её от ряда рассмотренных выше конвенций, не находящихся практического применения.

³² Международная конвенция об унификации некоторых правил, касающихся ареста морских судов (заключена в г. Брюсселе 10.05.1952 г.).

³³ Постановление Арбитражного суда Дальневосточного округа от 04.02.2022 № Ф03-61/2022 по делу № А59-1514/2019.

³⁴ Постановление Арбитражного суда Дальневосточного округа от 03.03.2022 № Ф03-659/2022 по делу № А59-1514/2019.

³⁵ Постановление Арбитражного суда Северо-Западного округа от 05.09.2024 № Ф07-11500/2024 по делу № А56-13164/2024.

³⁶ Постановление Арбитражного суда Северо-Западного округа от 29.01.2026 № Ф07-13812/2025 по делу № А42-5974/2025.

Одновременно необходимо отметить, что в 1999 г. была принята новая редакция конвенции об аресте судов (Международная конвенция об аресте судов 1999 г.), расширившая перечень морских требований. Перечень был фактически имплементирован в ст. 389 КТМ.

Заключение

Проведённый анализ практики применения российскими судами конвенций в сфере международного морского права позволяет сформулировать следующие выводы.

Во-первых, применение той или иной конвенции в судебной практике не всегда соотносится с её формальным статусом «ключевой» по классификации ИМО. Так, например, если СОЛАС и МАРПОЛ образуют устойчивый и содержательно насыщенный массив практики, то ПДНВ, несмотря на свою фундаментальную значимость, применяется судами существенно реже.

Во-вторых, отчётливо прослеживается зависимость востребованности конвенции от типа спора, для разрешения которого требуется обращение к её положениям. Конвенции, содержащие технические стандарты и легальные дефиниции (например, СОЛАС и МАРПОЛ), стабильно применяются в делах об административных правонарушениях и таможенных спорах, где суды используют их как источник объективных критериев оценки правомерности поведения участников морского оборота. Конвенции же, регулирующие вопросы гражданско-правовой ответственности и компенсации (КГО/CLC, Конвенция об ответственности за ущерб от загрязнения бункерным топливом

2001 г., Брюссельская конвенция об аресте судов 1952 г., Гаагско-Висбийские правила), находят применение преимущественно в спорах между хозяйствующими субъектами, выступая инструментом распределения рисков и определения пределов ответственности сторон морских правоотношений.

В-третьих, значимым фактором, определяющим интенсивность практики по конкретной конвенции, выступают резонансные происшествия на море: крушение танкеров «Волго-нефть-239» и «Волго-нефть-212» в декабре 2024 г. привело к формированию за относительно короткий период значительного массива судебных актов, применяющих Конвенцию КГО/CLC, тогда как ряд других конвенций той же группы (в частности, ФОНД/FUND) не применялись судами уже более десяти лет ввиду отсутствия аналогичных по масштабу инцидентов и, как следствие, споров.

В-четвёртых, конвенции, принятые не под эгидой ИМО (Гаагско-Висбийские правила и Брюссельская конвенция об аресте судов 1952 г.), демонстрируют высокую степень интеграции в правоприменительную практику, что объясняется их непосредственной связью с наиболее массовыми категориями морских споров – перевозкой груза и обеспечением требований посредством ареста судна. При этом Гаагско-Висбийские правила применяются судами преимущественно для содержательного разрешения споров (определение правовой природы коносамента, распределение бремени доказывания), тогда как в делах об административных правонарушениях их применение носит более формальный характер. ■

III. ARTICLES



Inessa Barinskaya,
Lawyer, ALRUD



Anastasia Krasnik,
Paralegal, ALRUD



Gleb Izmailovich,
Paralegal, ALRUD



Polina Krestyanova,
Paralegal, ALRUD

The Application of International Maritime Law Conventions by the Courts

As of 2026, the Russian Federation is party to numerous conventions on international maritime law. Russian state courts, however, do not invoke these conventions uniformly: in some disputes, international instruments are used to resolve substantive legal issues, whereas in others they are merely cited when identifying the applicable law. Against this background, this article seeks to provide an overview of Russian case law concerning the application of conventions in the field of maritime law.

Keywords: international maritime law, International Maritime Organization, application of conventions, Merchant Shipping Code of the Russian Federation

Introduction

Although international maritime law developed on the basis of custom in the first stage of its formation, international conventions have

formed its foundation since the codification efforts of the twentieth century.¹ The scope of these conventions is extremely broad and covers, among other things, the safety of navigation and of life at sea, the prevention of pollution of the marine

¹ V. A. Kolesnikov, "The Emergence and Development of Types of Sources of Maritime Law," Legal Analytical Journal 16, no. 3 (2021): 66; S. V. Shatunovsky, "The Organisational and Legal Mechanism for the Development of International Law," Moscow Journal of International Law, no. 2 (2021): 62.

environment and liability for environmental harm, the carriage of goods by sea, the arrest of ships, standards for the training of seafarers, and many other matters.

As legal scholarship has rightly observed,² the work of the International Maritime Organization (IMO) has played the decisive role in building up this body of maritime conventions. It was under the IMO's auspices that conventions of fundamental importance to international maritime law were drawn up, among them SOLAS,³ MARPOL,⁴ STCW,⁵ and a number of others. The conventional framework also includes conventions adopted outside the IMO: these concern both private-law relationships connected with the sea (for example, the 1924 International Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Bills of Lading) and matters of a predominantly public-law nature (for example, the 1952 International Convention Relating to the Arrest of Sea-Going Ships).

This article analyses the case law of the Russian courts that have applied the key conventions in the field of international maritime law over the past five years (2021–2026). The first part of the paper is devoted to the conventions created under the auspices of the IMO; the second focuses on other conventions. The first part of the article is structured according to the classification of conventions provided on the IMO website.⁶

1. The Application of Conventions Adopted under the Auspices of the IMO

Key Conventions. In the IMO's own assessment, the key conventions include SOLAS, MARPOL, and STCW, already mentioned above.

SOLAS, the convention on the safety of life at sea, traces its origins to the *Titanic* disaster of 1912.⁷ It addresses a range of safety standards for the construction, equipment, and operation of merchant ships, laid down to protect the life and health of crew and passengers and to secure the safety of cargo.

In Russian case law, references to SOLAS are extremely common in disputes with the customs authorities seeking to have demands to amend (supplement) goods declarations declared invalid and refusals to amend goods declarations declared unlawful.⁸ In such cases, SOLAS is cited as part of the body of rules establishing requirements for ship surveys and classification.

In other cases, courts have relied directly on SOLAS provisions as a basis for their principal findings. For example, in case no. 33-14955/2022,⁹ a claim by the Rosmorport FSUE¹⁰ to recover unpaid port dues, the Krasnodar Krai Court referred to regulation 2(e) of the Annex to SOLAS, which defines “passenger,” in order to determine the applicable rates of port dues, which depend on whether the ship makes its port calls with crew only or with passengers. Another example is case

² V. V. Klyuev and V. A. Vylegzhanina, “Law-Making by the International Maritime Organization in the Field of Safety of Life at Sea: Achievements and Shortcomings,” *Moscow Journal of International Law*, no. 2 (2026): 103–6; O. V. Kove, “Activities of the International Maritime Organization in Ensuring the Safety of Maritime Navigation,” *International Law*, no. 2 (2022): 28.

³ International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS), 1974.

⁴ International Convention for the Prevention of Pollution from Ships (MARPOL), 1973, as modified by the Protocol of 1978 and the Protocol of 1997.

⁵ International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers (STCW), 1978, as amended, including the 1995 amendments and the Manila Amendments.

⁶ International Maritime Organization, “List of Conventions,” <https://www.imo.org/ru/about/conventions/pages/listofconventions.aspx>. Accordingly, the analysis of case law in the first part of this article covers the following categories: key conventions; conventions concerning maritime safety and security and ship–port interfaces; conventions concerning the prevention of marine pollution; conventions concerning liability and compensation; and other conventions.

⁷ S. V. Voronkova, “Ensuring Compliance with the Law in the Protection of Human Life at Sea,” *Administrative Law and Procedure* 3 (2023): 36–41.

⁸ See, for example, Judgment of the Fifteenth Commercial Court of Appeal, April 29, 2025, No. 15AP-2973/2025, Case No. A32-57888/2024; Judgment of the Thirteenth Commercial Court of Appeal, October 2, 2024, No. 13AP-25126/2024, Case No. A56-81862/2023; Judgment of the Fifteenth Commercial Court of Appeal, December 22, 2023, No. 15AP-18616/2023, Case No. A53-29863/2022; Judgment of the Fifteenth Commercial Court of Appeal, December 20, 2023, No. 15AP-18760/2023, Case No. A53-29331/2022.

⁹ See Appellate Ruling of the Krasnodar Krai Court, May 24, 2022, Case No. 33-14955/2022 (Unique Case Identifier 63RS0043-01-2021-004301-09).

¹⁰ Acting through its Azov–Black Sea Basin Branch.

no. 2-958/2026,¹¹ heard by the Sovetsky District Court of Ryazan. The claim concerned recovery of the difference in the price of a travel package following a change to a cruise itinerary. Relying on SOLAS Regulation 34-1 together with Article 61 of the Merchant Shipping Code, the court dismissed the claim on the basis that the master had been required to alter the itinerary in order to ensure passenger safety. In other words, the change of itinerary was caused by force majeure.

A notable instance of the application of SOLAS is case no. 72-120/2022,¹² in which it was sought to hold a ship's master liable under article 18.1(1) of the Code of Administrative Offences of the Russian Federation (the Administrative Offences Code) for breaching the rules on crossing the state border of the Russian Federation. The principal issue was whether administrative liability for this offence could be imposed where the plan (chart) for the forthcoming voyage depicted the line of the state border incorrectly. The court answered in the affirmative, reasoning from regulation 34 of chapter 5 of SOLAS, which requires the master to verify the accuracy of the voyage plan before proceeding to sea.

The second key IMO convention, MARPOL, is a major instrument in the international fight against the pollution of the marine environment.¹³ In particular, it contains provisions on ship surveys, equipment and operation aimed at preventing or minimising potential pollution of the sea from ships.

Notably, the case law contains examples of MARPOL being used in civil disputes. For instance, in case no. A56-21524/2023, a claim by National Fish Resources FSUE against Port Fleet JSC, the defendant (the lessee of the ship) brought a counterclaim seeking to terminate the lease, relying on the provisions of the Convention that prohibit the operation of single-hull oil tankers of 600 tonnes deadweight and above for the carriage of all types of oil and oil products. However, as the defendant had raised the issue only after fourteen years of operating the ship, during which it had passed all required surveys, the court dismissed the counterclaim.

Another case (no. A41-65917/2024) concerned a reduction in the purchase price of a ship. After the purchase, the buyer commissioned a technical survey, which revealed defects in the operation of the stern tube arrangement, and alleged that the seller had failed to give notice of latent defects. The seller countered that the ship had been inspected, and no defects had been found, so that no price reduction was due. To resolve the issue the court turned to article 5(2) of MARPOL. Under that provision an inspection is limited to verifying that the ship holds a certificate, so that the defect could not have been detected through such an inspection. In those circumstances the court concluded that the claim for a price reduction had to be upheld because the defects were latent.

Nor have references to MARPOL been absent from administrative liability cases. For instance, in case no. A24-4151/2025, Kamchattransflot, a state unitary enterprise of Kamchatka Krai, was held administratively liable under article 14.43(1) of the Administrative Offences Code for breaching the safety requirements for the operation of maritime transport facilities, in particular for the improper keeping of oil record books. In assessing whether those books had been kept correctly, the court was guided by MARPOL, including regulation 17 in part C of chapter 3 of Annex 1 to the Convention.

We turn to the last of the key conventions, STCW. Before it was adopted, standards for the training and certification of seafarers were set by individual states. Those standards therefore differed, even though the fleets of different states were operating in the same ports and waters. The Convention thus became the first international instrument to lay down basic requirements for the training, certification, and watchkeeping of seafarers.

Over the past five years the Convention has been mentioned in the case law only very rarely. One example is case no. A24-4151/2025. An inspection by the prosecutor's office revealed that individuals without the required qualifications had been permitted to stand watch. The court upheld the prosecutor's position, relying among other things on paragraph 1 of regulation 2/4 of chapter 2 of the Annex to STCW, which requires watchkeepers to undergo training.

¹¹ See Judgment of the Sovetsky District Court of Ryazan, March 23, 2026, No. 2-958/2026 (Unique Case Identifier 62RS0004-01-2025-004696-10).

¹² Judgment of the Sakhalin Regional Court, April 27, 2022, Case No. 72-120/2022.

¹³ V. R. Avkhadeev and Yu. V. Bobrova, "Cooperation among States in the Legal Protection of the World Ocean against Pollution and the Conservation of Marine Biodiversity," *Journal of Foreign Legislation and Comparative Law* 20, no. 5 (2024): 85.

The case law reviewed shows that the Russian courts apply the three key IMO conventions (SOLAS, MARPOL, and STCW) in both administrative and civil disputes, and that they use their provisions not merely as a formality but to support substantive conclusions: from the definition of “passenger” and the lawfulness of a change in a cruise itinerary to the proper keeping of ship’s records and the admission of only qualified personnel to watchkeeping. Particularly telling are the cases in which the courts use specific rules of the conventions (for example, regulation 34 of chapter 5 of SOLAS or article 5(2) of MARPOL) to decide the very issues in dispute: the scope of the master’s duties, the limits of the liability of the carrier or of the seller of a ship, and the nature of the defects found in a ship. SOLAS and MARPOL, however, are more firmly established in the reasoning toolkit of Russian courts and are applied as a free-standing source of specific technical and behavioural standards, whereas STCW, for all its fundamental importance, is so far used by the courts less often and plays a less visible role in how the law is applied in practice.

2. Conventions on the Prevention of Marine Pollution

Among the key conventions on the prevention of pollution of the marine environment, three stand out above all: the Convention on the Prevention of Marine Pollution by Dumping of Wastes and Other Matter 1972, the International Convention on Oil Pollution Preparedness, Response and Co-operation 1990 (OPRC), and the International Convention on the Control of Harmful Anti-fouling Systems on Ships (AFS 2001).

Over the past five years, the body of case law in which these conventions have been relied upon substantively to resolve legal issues has been more limited than the case law concerning some of the conventions discussed above.

Regarding the first convention of those outlined, the 1972 Convention, case no. 7-12-549/2025 (unique case identifier 25RS0002-01-2025-002461-83) may be mentioned. The reference to the Convention in that case followed this logic: the blanket provisions of the Administrative

Offences Code impose liability for breaches of the legal instruments governing the dumping of wastes and other matter in marine waters. In turn, the blanket provisions of the Russian legal instruments in that field refer to the international treaties of the Russian Federation, so that a breach of the Convention in effect constitutes an administrative offence.

As for the other two conventions, OPRC and AFS 2001, they have not been mentioned in the case law since 2018 and 2019 respectively. Earlier, OPRC was applied, for example, alongside other conventions in a claim by a prosecutor for an order requiring a company to withdraw a ship from service.¹⁴ AFS 2001, for its part, was previously applied in customs disputes,¹⁵ in which the modification of a ship outside the Russian Federation to bring it into compliance with the Convention was treated as a circumstance giving rise to additional customs duties because of the increase in the ship’s customs value.

It may therefore be concluded that, in recent years, these conventions have been invoked unevenly and, overall, relatively infrequently in Russian case law.

3. Conventions on Liability and Compensation

We now consider the case law on the next group of conventions, those on liability and compensation. They comprise the following protocols and convention: the Protocol of 1992 to the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage 1969 (the CLC), the Protocol of 1992 to amend the International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage 1971 (the Fund Convention), and the International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage 2001 (the Bunker Convention).

The CLC, as amended by the 1992 Protocol, was cited in several cases in which the state sought to recover damages from legal entities (Kamatransoil LLC, Volgatransneft CJSC, VSK Insurance JSC, and Absolut Insurance LLC) for harm caused to a water body by the high-profile loss of the tankers *Volgoneft-239* and *Volgoneft-212*

¹⁴ Judgment of the Vanino District Court of Khabarovsk Krai, February 4, 2014, Case No. 2-87/2014.

¹⁵ Judgment of the Commercial Court for the North-Western Circuit, October 18, 2019, No. F07-11473/2019, Case No. A05-12253/2018; Judgment of the Commercial Court of Sakhalin Region, October 5, 2015, Case No. A59-2993/2015.

and the resulting fuel oil spill in the Sea of Azov in December 2024 (cases nos. A32-31617/2025, A32-31618/2025, and A32-282/2025).

The courts referred to article 4 of the CLC, under which, when an incident involves two or more ships, the owners of those ships are jointly and severally liable for all the damage that cannot reasonably be separated (case no. A32-282/2025). They also assessed the Convention's definition of "pollution damage" and stated that the provisions of the Merchant Shipping Code on liability for oil pollution damage were enacted to give effect to the Convention (case no. A32-31618/2025). The courts further held that a limitation fund for pollution damage (the constitution of which is provided for in article 5(3) of the Convention) cannot be constituted where the ships were navigated and operated in breach of the mandatory requirements for the safety of navigation (case no. A32-31617/2025).

It is also worth noting that the Convention was cited in a dispute concerning recovery from an insurer of outstanding insurance premium,¹⁶ on the footing that the insurance contracts were compulsory, as follows from article 323 of the Merchant Shipping Code and article 7 of the CLC.

Unlike the CLC, the Fund Convention has not been mentioned in the case law since 2015. It was previously applied in claims by the International Fund against Russian companies to recover unpaid contributions to the International Fund's budget.¹⁷

The final convention considered in this group is the 2001 Bunkers Convention. It establishes a special regime of liability of the owner of a ship for harm caused by a spill of bunker oil; defines "bunker oil" and "pollution damage;" imposes on the shipowner strict (no-fault) liability for pollution damage caused by the escape or discharge of bunker oil from the ship, together with the costs of preventive measures; requires compulsory insurance of that liability; and allows injured parties to bring direct claims against insurers.

In Russian case law it has been applied to classify bunker oil as dangerous goods¹⁸ and to establish what "reasonable preventive measures" entail in the clean-up of spills.¹⁹

The case law on the liability and compensation conventions is thus developing unevenly: the CLC has assumed greater practical significance in litigation arising from the tanker casualties, and the Bunker Convention retains a steady, if occasional, role in resolving particular questions of the classification of fuel and the definition of reasonable preventive measures, whereas the Fund Convention, by contrast, has not featured in judgments for more than ten years.

4. Conventions Adopted under the Auspices of Other Organisations

The Hague-Visby Rules. Besides the conventions whose drafting and adoption were driven by the IMO, the modern framework of international maritime law also rests on conventions adopted under the auspices of other organisations, including, for example, the Comité Maritime International (CMI). One of the key legal instruments drawn up with the assistance of the CMI is the so-called "Hague Rules,"²⁰ which have become the principal source of regulation of the carriage of goods by sea and of cross-border maritime trade.

As scholars note, the need to draw up this Convention was largely dictated by a number of unregulated aspects of the law of merchant shipping and by the general abstractness of the relevant international regulation.²¹ The absence of uniform international instruments produced legal uncertainty and significant transaction costs for market participants when negotiating contracts and conducting maritime trade. In those circumstances the Hague Rules were intended to harmonise the legal framework and to introduce generally applicable rules on the rights and obligations of the parties to a contract for the carriage of goods by sea and on the sanctions for breach of those obligations.

¹⁶ Judgment of the Fourth Commercial Court of Appeal, June 29, 2022, No. 04AP-2375/2022, Case No. A58-6542/2021.

¹⁷ Judgment of the Commercial Court for the North-Western Circuit, March 21, 2016, No. F07-420/2016, Case No. A42-2670/2014.

¹⁸ Ruling of the Supreme Court of the Russian Federation, March 30, 2010, No. KAS10-139.

¹⁹ Judgment of the Thirteenth Commercial Court of Appeal, February 25, 2021, No. 13AP-483/2021, Case No. A21-7550/2019.

²⁰ International Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Bills of Lading, concluded at Brussels on August 25, 1924, as amended on December 21, 1979 (the "Hague-Visby Rules"; originally the "Hague Rules"; also referred to hereafter as the "1924 Convention" or the "Rules").

²¹ A. Yu. Churilov, "The Evolution of the Due Diligence Standard in the Carriage of Goods by Sea: From Ancient Rome to the Present Day," *Current Issues of Russian Law*, no. 4 (2025): 57–69.

Taking into account the subsequent amendments to the Convention by the Protocols of 23 February 1968 and 21 December 1979, more than ninety states have at various stages been parties to the Hague Rules. The Convention is therefore recognised as one of the most universal legal instruments in the field of international carriage by sea and, arguably, forms one of the foundations of private international law. Today the Convention applies as amended by the Protocol of 21 December 1979 and is known as the “Hague-Visby Rules”. The Russian Federation is among the parties to the Convention in that form, having ratified the instrument in 1999.²²

The provisions of the Hague-Visby Rules extend to a relatively wide range of legal relationships and parties. In particular, under article 10 of the Convention, it applies to a given carriage by sea where (1) the bill of lading is issued in a contracting state, (2) the carriage is from a port in a contracting state, or (3) the contract of carriage provides for the Convention to apply. Given the substantial number of states that have ratified the Convention, the application of its provisions, whether by default or by agreement of the parties, is extremely common in carriage by sea.

The provisions of the Hague-Visby Rules have also been implemented directly in the regulation laid down by Russian domestic legislation, namely the Merchant Shipping Code. It has been noted in legal scholarship that a number of provisions of the Merchant Shipping Code of the Russian Federation, including those concerning carrier liability, unmistakably reproduce the provisions of the Convention.²³ References to the Hague-Visby Rules are accordingly ubiquitous in the case law of the Russian courts, and there are also examples of the direct application of individual provisions of the Convention.

Notably, Russian courts rely on the 1924 Convention to resolve a variety of legal issues, sometimes applying its provisions directly and sometimes referring to them in obiter dicta in cases arising from legal relationships that do not fall directly within the scope of the Hague-Visby Rules.

One common way of applying the Convention is to refer to its provisions when the court determines the legal nature and functions of a bill of lading and the legal consequences of transferring that document to one of the parties to the relationship. This was done, for example, in the bankruptcy proceedings of Agro Invest CJSC, when the courts considered the application of GEYM SAS to have a debt under a supply contract entered in the register of creditors’ claims. The lower courts took the view that the bills of lading produced by the applicant supplier did not in themselves prove that the goods had been delivered to the buyer and therefore did not establish that the buyer’s payment obligation had arisen. The Supreme Court of the Russian Federation disagreed, taking into account, among other things, the provisions of the Hague-Visby Rules under which a bill of lading is prima facie evidence of the receipt by the carrier of the goods as described in it. The Supreme Court also pointed out that a bill of lading evidences the conclusion of a contract for the carriage of goods by sea, acknowledges receipt of the goods by the carrier, and, from the moment the goods are loaded on a particular ship, confers on the carrier the right to dispose of the goods. The bill of lading was therefore held to be sufficient evidence that the goods had been delivered to the buyer, even though the case file contained no delivery notes or other evidence of their transfer.²⁴ Similarly, the Hague-Visby Rules underpinned the courts’ conclusions on the functions of a bill of lading in *Sealand Maersk Asia Pte Ltd v DZT Logistik LLC*,²⁵ *Keystone International v Keystone Logistics LLC*,²⁶

²² Federal Law No. 17-FZ of January 6, 1999, “On the Accession of the Russian Federation to the Protocol Amending the International Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Bills of Lading of August 25, 1924, as Amended by the Protocol of February 23, 1968,” Collection of Legislation of the Russian Federation, no. 2 (January 11, 1999), art. 244.

²³ I. I. Barinova, L. M. Egorov, G. G. Ivanov, et al., Commentary on the Merchant Shipping Code of the Russian Federation: Article-by-Article, ed. G. G. Ivanov (Moscow: Spark, 2000), 734 pp. See, for example, the commentary on article 170 of the Merchant Shipping Code, which states that the provision is based on article 4(5) of the Hague-Visby Rules; similarly, the commentary on article 166(1) notes its correspondence to article 4(2) of the Rules.

²⁴ Ruling of the Judicial Chamber for Economic Disputes of the Supreme Court of the Russian Federation, January 19, 2017, No. 305-ES16-13630, Case No. A41-52145/2015.

²⁵ Judgment of the Commercial Court for the North-Western Circuit, September 22, 2023, No. F07-12225/2023, Case No. A56-68331/2022.

²⁶ Judgment of the Commercial Court for the North-Western Circuit, October 30, 2018, No. F07-12406/2018, Case No. A56-54986/2016.

and *Bering LLC v Western Services LLC*.²⁷ The case law also contains examples of the rebuttal of the presumption that the whole of the cargo covered by a bill of lading was received and delivered. For instance, in *Trest Rosspletsenergomontazh LLC v Bedford Group SPB LLC* the court referred to the Hague-Visby Rules on the functions of a bill of lading but nevertheless held that the short delivery of part of the cargo named in the bills had not been proved, having regard to the clause in those documents stating that the carrier had no information as to the quantity and weight of the goods received under the bills.²⁸

In some cases the courts in effect decline to apply the Hague-Visby Rules while still giving a legal assessment of the Convention's content. For instance, in case no. A56-100933/2020,²⁹ the court rejected the argument of a carrier that relied on article 4(2) of the Hague-Visby Rules, under which the carrier is not liable for loss of or damage to the goods resulting from an error in the navigation of the ship by the master: the case file contained no evidence that the loss of the cargo had in fact been caused by a navigational error, so the defence was held to be unfounded without any substantive analysis of the other provisions of the Convention. In case no. A40-110864/2022³⁰ the court likewise rejected the arguments of the defendant (a freight forwarder) that the 1924 Convention had to be applied to the relationship in dispute, finding that the carriage in question was international multimodal carriage performed by sea, rail, and road. Since the stage of the carriage at which the cargo was damaged had not been established, and the parties to the freight forwarding contract had chosen Russian legislation as the applicable law, the court based the liability of the multimodal transport operator on the principle of "network liability," which is generally recognised in international commercial practice, without proceeding in that case to a detailed analysis of the provisions of the Convention itself.

Other mentions of the Hague-Visby Rules in Russian case law occur in administrative offence

cases. In particular, the courts formally take account of the 1924 Convention when assessing the lawfulness of carriers' conduct under article 16.1(3) of the Administrative Offences Code, which makes it an administrative offence to give the customs authority inaccurate information about the quantity, weight, description, and marking of goods on their import into the territory of the Eurasian Economic Union (EAEU) or export from the territory of the Union, or to use invalid or forged documents for those purposes. According to the guidance of the Plenum of the Supreme Court of the Russian Federation, in assessing a carrier's fault in committing an offence under article 16.1(3) of the Administrative Offences Code the courts must establish to what extent the international treaties in force in the field of carriage, including the Hague-Visby Rules, enabled the carrier to comply with the rules on providing accurate information to the customs authorities.³¹ In practical terms this guidance is arguably aimed at preventing the no-fault imputation of administrative liability to carriers who are not at fault, where under the international regime they are objectively unable (or not obliged) to check the weight and other characteristics of each item of goods carried. Indeed, the actual weight of goods tendered for carriage is often determined solely by the shipper, while any discrepancy between the declared and the actual weight may be undetectable by the carrier.

Although the Plenum of the Supreme Court expressly mentions the Hague-Visby Rules, the case law in fact contains no examples of the courts assessing in substance the degree of a carrier's fault in committing an administrative offence by reference to whether its conduct complied with the Rules. The application of the Hague-Visby Rules in administrative offence cases is thus traditionally a formality, and the courts neither set out nor analyse the provisions of the Convention. Examples of such "passive" application of the Rules are found in cases nos. A78-4911/2025, A11-9086/2024, and A14-1863/2025, among others.

²⁷ Judgment of the Commercial Court for the Far Eastern Circuit, March 23, 2018, No. F03-786/2018, Case No. A51-20417/2015.

²⁸ Judgment of the Commercial Court for the Volga-Vyatka Circuit, October 15, 2024, No. F01-1724/2024, Case No. A43-3510/2023.

²⁹ Judgment of the Commercial Court for the North-Western Circuit, December 23, 2021, No. F07-18657/2021, Case No. A56-100933/2020.

³⁰ Judgment of the Ninth Commercial Court of Appeal, December 12, 2022, No. 09AP-67547/2022, Case No. A40-110864/2022.

³¹ Resolution of the Plenum of the Supreme Court of the Russian Federation No. 18 of October 24, 2006, para. 29, Rossiyskaya Gazeta, no. 250 (November 8, 2006).

The analysis thus shows that the Hague-Visby Rules are one of the international maritime law treaties most in demand among the Russian courts. The manner of their application, however, differs markedly according to the category of dispute. In cases concerning the substance of the relationship of carriage of goods by sea, namely in determining the evidential value of a bill of lading and allocating the burden of proving delivery of the goods, the Convention is applied substantively, with its specific provisions set out and analysed. In administrative and related disputes, including cases in which carriers and freight forwarders are held liable, references to the Convention are mainly supplementary and illustrative and are not accompanied by any substantive assessment of its provisions.

The Brussels Convention for the Unification of Certain Rules Relating to the Arrest of Sea-Going Ships 1952

The second most significant convention adopted outside the IMO, at a diplomatic conference held with the participation of the Comité Maritime International, is the International Convention for the Unification of Certain Rules relating to the Arrest of Sea-going Ships, concluded in Brussels on 10 May 1952.³² Unlike the Hague-Visby Rules, which govern the contractual relationship of carriage of goods, this Convention is procedural and protective in nature: it lays down an exhaustive list of so-called maritime claims in respect of which a sea-going ship may be arrested by way of security, and it defines the conditions and procedure for such an arrest, including the rule that a ship may not be re-arrested in respect of the same claim and the rule that not only the ship in respect of which the claim arose but any other ship in the same ownership may be arrested (sister-ship arrest).

The Russian Federation is a party to the Convention, and its provisions are directly reflected in chapter 23 of the Merchant Shipping Code, which governs the arrest of ships. In the case law the Convention is applied first and foremost to classify

a claim as a maritime claim within the meaning of article 1 of the Convention, which is a precondition for the arrest of a ship as an interim measure. For instance, in case no. A59-1514/2019, which was heard several times at the cassation level (see the judgments of 4 February 2022³³ and 3 March 2022³⁴), the courts assessed whether the claimant's claim (to recover a debt under a contract connected with the operation of the ship) fell within the list of maritime claims in article 1(1) of the Convention and stated that a ship may be arrested only in respect of the claims expressly listed in the Convention, and that the list may not be construed broadly.

In case no. A56-13164/2024 the court, guided by the Convention, upheld the lawfulness of an interim measure in the form of the arrest of a ship in respect of a claim to recover unpaid charges for services rendered to the ship (agency and supply services), classifying that claim as a maritime claim relating to goods or materials supplied to a ship for her operation or maintenance (article 1(1)(k) of the Convention).³⁵ Case no. A42-5974/2025 also deserves attention: there the courts delineated the respective roles of the Convention, the Merchant Shipping Code, and the Commercial Procedure Code of the Russian Federation in granting interim measures. The courts stated that the Convention and the Merchant Shipping Code contain special rules on the maritime claim as the substantive ground for granting an interim measure in the form of the arrest of a ship, while the Commercial Procedure Code lays down the procedural form in which interim measures are granted.³⁶

The 1952 Brussels Convention, then, despite its procedural and protective rather than substantive character, is a source of law much in demand in disputes over security for maritime claims, which sets it apart from several of the conventions considered above that find no practical application. At the same time, a new version of the convention on the arrest of ships (the International Convention on Arrest of Ships 1999), which expanded the list of maritime claims, was adopted in 1999. That list has in effect been implemented in article 389 of the Merchant Shipping Code.

³² International Convention for the Unification of Certain Rules relating to the Arrest of Sea-Going Ships, concluded at Brussels on May 10, 1952.

³³ Judgment of the Commercial Court for the Far Eastern Circuit, February 4, 2022, No. F03-61/2022, Case No. A59-1514/2019.

³⁴ Judgment of the Commercial Court for the Far Eastern Circuit, March 3, 2022, No. F03-659/2022, Case No. A59-1514/2019.

³⁵ Judgment of the Commercial Court for the North-Western Circuit, September 5, 2024, No. F07-11500/2024, Case No. A56-13164/2024.

³⁶ Judgment of the Commercial Court for the North-Western Circuit, January 29, 2026, No. F07-13812/2025, Case No. A42-5974/2025.

Conclusion

The analysis of how the Russian courts apply the conventions in the field of international maritime law supports the following conclusions.

First, the extent to which a convention is applied in the case law does not always correspond to its formal status as “key” under the IMO classification. Thus, while SOLAS and MARPOL have generated a steady and substantively rich body of case law, STCW, for all its fundamental significance, is applied by the courts far less often.

Second, how much a convention is relied upon clearly depends on the type of dispute in which its provisions are needed. Conventions containing technical standards and legal definitions (for example, SOLAS and MARPOL) are consistently applied in administrative offence cases and customs disputes, where the courts use them as a source of objective criteria for assessing the lawfulness of the conduct of participants in maritime commerce. Conventions governing civil liability and compensation (the CLC, the Bunker Convention, the 1952 Brussels Arrest Convention, and the Hague-Visby Rules), by contrast, are applied mainly in disputes

between commercial parties, serving as tools for allocating risk and defining the limits of the parties’ liability to maritime relationships.

Third, high-profile incidents at sea are a significant factor in how intensively a particular convention is applied: the loss of the tankers *Volgoneft-239* and *Volgoneft-212* in December 2024 produced, within a relatively short period, a substantial body of judgments applying the CLC, whereas several other conventions in the same group (in particular the Fund Convention) have not been applied by the courts for more than ten years because no incidents of comparable scale, and hence no disputes, have arisen.

Fourth, the conventions adopted outside the IMO (the Hague-Visby Rules and the 1952 Brussels Arrest Convention) feature prominently in Russian case law because they directly concern some of the most common types of maritime disputes: the carriage of goods and the securing of claims by the arrest of ships. The Hague-Visby Rules, however, are applied by the courts mainly to resolve disputes on the substance (determining the legal nature of a bill of lading and allocating the burden of proof), whereas in administrative offence cases their application is more of a formality. ■

**Антонина Израловская,**

Санкт-Петербургский государственный университет, Санкт-Петербург, Россия

Документы морского страхования как косвенные доказательства в международных морских спорах: материально-правовой аспект

В статье рассматриваются документы морского страхования как косвенные доказательства в международных морских спорах, которые непосредственно не связаны с выплатой страхового возмещения и установлением страхового случая. Анализ международных правовых актов, арбитражной и судебной практики, а также отечественной и зарубежной доктрины позволил систематизировать споры по видам страховых и транспортных документов: полис морского страхования и сертификат, сюрвейерский отчёт, документы по общей аварии, доверенности, коносаменты. В работе предложена трёхуровневая шкала, отражающая степень самостоятельности доказательственного вывода. Она позволяет разграничить ситуации, в которых страховые документы помогают устанавливать обстоятельства морского спора, не связанного непосредственно с требованием о страховой выплате. Сведения, содержащиеся в таких документах, могут указывать на состав участников, момент перехода риска, размер убытков либо обстоятельства, значимые для юрисдикции. Вес конкретного документа зависит от того, какой факт доказывается, насколько полны и достоверны содержащиеся в нём сведения, независим ли их источник и согласуются ли они с другими материалами дела, а также от применимых норм материального и процессуального права.

Ключевые слова: морское страхование, факты, подлежащие доказыванию, косвенные доказательства, страховой полис, коносамент, суброгация, общая авария, Инкотермс, обязательное страхование ответственности, международное морское право, полная репарация.

Введение

Морское страхование занимает исторически особое место среди других видов страхования, что определено спецификой морских перевозок, их международным характером, географической протяжённостью, временной удалённостью и особым субъектным составом участников

правоотношений, вытекающих из договора морской перевозки. Отечественная и зарубежная научная литература уделяет немалое внимание вопросам классификации морского страхования, содержанию страхового полиса, институтам общей и частной аварии, абандона, суброгации. В фокусе исследователей прежде всего находятся вопросы материально-правового

регулирования непосредственно страхового обязательства или же вопросы выплаты страхового возмещения, процедуры доказывания наступления страхового случая. Однако вне поля зрения остаётся влияние страховых документов на нестраховые международные морские споры, например споры о перевозке, поставке, аренде судна и ответственности перевозчика.

Научная разработанность темы остаётся недостаточной, поскольку специальные работы о доказательственной роли страховых документов в морских спорах, не связанных с выплатой страхового возмещения, почти отсутствуют, а существующие исследования сосредоточены главным образом на договоре морского страхования¹. Зарубежная литература сосредоточена преимущественно на материальном содержании оговорок Института лондонских страховщиков и на существенных условиях покрытия². Между тем качество доказательственной базы напрямую влияет на эффективность международного правосудия и имеет очевидное практическое значение как для юристов-практиков, так и для академического и судейского сообществ. Ввиду этого основным источником, позволяющим судить о реальном значении страховых документов в доказывании, выступает судебная и арбитражная практика, которая, однако, носит фрагментарный характер, а многие решения Морской арбитражной комиссии при ТПП РФ (далее – МАК) в силу принципа конфиденциальности недоступны для изучения.

Научная новизна работы связана с разработкой функциональной модели оценки страховых документов вне спора о страховой выплате. В ней сопоставляются четыре элемента: материально-правовая норма, определяющая искомый факт; содержание документа; промежуточный доказательственный вывод; процессуальные критерии его оценки. Такое сопоставление позволяет выстроить шкалу самостоятельности вывода и обозначить пределы использования страховых документов в частноправовых, инвестиционных и межгосударственных спорах.

В настоящей работе под предметом доказывания понимается совокупность юридически значимых фактов. Страховой документ представляет собой письменное доказательство постольку, поскольку содержит сведения об этих фактах. Косвенный характер он приобретает, если искомое обстоятельство устанавливается не прямо, а через один или несколько промежуточных фактов, обычно в совокупности с другими материалами. Вопросы относимости, допустимости, достоверности и достаточности такого доказательства решаются по применимому процессуальному праву.

Исследование построено на функциональном сопоставлении российской, английской, китайской и международной практики. Сравниваются не сами процессуальные режимы, которые существенно различаются, а функции страховых документов при установлении юридически значимых обстоятельств. В центре внимания находятся три вопроса: когда страховой документ приобретает косвенный характер; от чего зависит его доказательственная ценность; где проходит граница допустимого вывода, основанного на таком документе. Анализ исходит из того, что материально-правовая норма определяет искомый факт, содержание документа даёт фактическую основу для вывода, а процессуальное право регулирует представление и оценку доказательств.

1. Виды документов морского страхования и их доказательственная природа

Морское страхование – комплексный межотраслевой институт, который нельзя сводить к классическому имущественному страхованию, поскольку он охватывает страхование самых различных объектов: грузов, судов, ответственности, предпринимательских рисков, личное страхование членов экипажа и пассажиров³. По договору морского страхования страховщик обязуется за обусловленную плату

¹ Кузнецова Н.П., Кузнецов И.В. Общая характеристика и механизм морского страхования // Вестник Санкт-Петербургского университета. Экономика. 2007. № 2. С. 173–179; Левушкин А.Н., Кузьмина И.К. Правовая природа и объект договора морского страхования в транспортных правоотношениях // Транспортное право. 2022. № 2. С. 25–28; Мусин В.А. Сущность и предмет морского страхования по советскому и иностранному праву. Л., 1971.

² Dunt J. Marine Cargo Insurance. 2nd ed. London, 2015; Gürses Ö., Hjalmarsson J. Marine Insurance // Maritime Law / in Baatz. Y. 5th ed. London, 2020. P. 465–529; Gürses Ö. Marine Insurance Law. 3rd ed. London, 2023; Hodges S. Cases and Materials on Marine Insurance Law. London, 2012; Soyer B. Insuring Cargoes in the New Era: Impact of the Insurance Act 2015 on Standard Cargo Clauses / International Trade and Carriage of Goods ed. by Soyer B., Tettenborn A. London, 2016. P. 264–276.

³ Ефимов С.Л. Морское страхование: теория и практика. М., 2001; Кузнецова Н.П., Кузнецов И.В. Указ. соч.

при наступлении предусмотренных договором опасностей возместить страхователю или выгодоприобретателю понесённые убытки (ст. 246 КТМ РФ). Разнообразие объектов морского страхования предопределяет многообразие сопутствующих документов, каждый из которых может играть самостоятельную доказательственную роль.

С морским страхованием связаны несколько институтов, имеющих различную правовую природу. Абандон является его специфическим институтом и означает отказ страхователя в пользу страховщика от прав на застрахованное имущество и предоставляет право получить полную страховую сумму при фактической или конструктивной гибели объекта страхования. Суброгация представляет собой общий институт имущественного страхования и влечёт переход к страховщику права требования к лицу, ответственному за причинённый ущерб (ст. 281 КТМ РФ). Общая авария, напротив, к институтам страхования не относится: это самостоятельный механизм распределения чрезвычайных расходов между судном, грузом и фрахтом соразмерно их стоимости. Сходство со страхованием состоит лишь в распределении риска между несколькими участниками, юридические способы такого распределения различаются. Документы, которые составляются при урегулировании общей аварии, имеют собственное доказательственное значение и в предусмотренных случаях могут служить основанием для задержания груза в порту.

Перечень документов морского страхования весьма широк: страховой полис (или сертификат страхования груза), фиксирующий условия покрытия, страховую сумму и выгодоприобретателя; рамочный договор страхования, определяющий долгосрочные отношения, но не заменяющий полис; доверенность (поручение) на страхование, подтверждающая полномочия логиста или агента; заявление о страховом случае и пакет доказательств (коносамент, инвойс, упаковочный лист, сюрвейерский отчёт); а также документы по общей аварии – гарантийное письмо страховщика и согласие грузовладельца на участие в покрытии. Наконец, доказательно значимы дополнительные соглашения

к полису и письма о расширении покрытия, изменении маршрута или сроков доставки.

Базис поставки по Инкотермс влияет и на обязанность организовать страхование, и на момент перехода риска, поэтому он нередко помогает определить, у какой стороны обычно находятся страховые документы. Однако из самого базиса нельзя вывести ни наличие страхового интереса, ни право на предъявление конкретного требования. Для ответа на эти вопросы необходимо учитывать договор купли-продажи, коносамент, условия страхования и применимое право.⁴

2. Категоризация споров по видам страховых документов

Систематизация правоприменительной практики по видам страховых документов позволяет установить, какой именно материально-правовой факт подтверждается каждым видом документа и какое доказательственное значение он приобретает в спорах, не являющихся страховыми по своему предмету.

2.1. Страховой полис и сертификат страхования

Полис прямо подтверждает заключение договора и закреплённые в нём условия: объект страхования, застрахованные риски, страховую сумму и выгодоприобретателя. Но его наличие ещё не доказывает страхового интереса в спорный момент, наступление страхового случая, причинную связь или размер фактического ущерба. Сертификат страхования, как правило, менее подробен. Он может подтверждать наличие покрытия и указанных в нём участников, однако полный объём покрытия устанавливается лишь при сопоставлении с полисом, рамочным договором и применимыми оговорками. Момент перехода риска, в свою очередь, определяется прежде всего договором поставки, согласованным базисом Инкотермс и применимым правом, из страхового документа он следует только косвенно.

Обратимся к делу «Чунцин Ред Дреэгонфлай Ойл» против чунцинского филиала PICC Property and Casualty Company⁵, в котором страховщик

⁴ Ademuni-Odeke. Insurance of CIF and Related Contracts under INCOTERMS: Anglo-American and Other Common Law Jurisdictions (Part II) // European Insurance Law Review. 2016. No. 4. P. 27–44.

⁵ Changhang Phoenix Co Ltd v Wuhan Tairun Marine Service Co Ltd // Chinese Maritime Cases: Selection for Year of 2015 / ed. by M. Davies, J. Lin. Berlin; Heidelberg: Springer, 2021. P. 121–130.

оспаривал наличие у истца страхового интереса, а третье лицо (судоходная компания) указывало, что перечень уплаченных премий не подтверждает ни цену, ни количество груза. Дело продемонстрировало, что одни только полис и квитанции об оплате страховой премии не подтверждают стоимость утраченного груза, их совместная доказательственная сила ограничена подтверждением факта страхования. Подобный вывод также следует из практики МАК при ТПП РФ: арбитры отказали в иске тогда, когда истец представил в качестве доказательства один только сертификат без полиса страхования и квитанции об оплате страховой премии без согласованных условий покрытия⁶.

2.2. Коносамент, сопряжённый со страховой сделкой

Коносамент, выданный при морской перевозке застрахованного груза, имеет самостоятельное значение для установления сторон перевозочного обязательства, маршрута и факта принятия груза перевозчиком. В деле *Allianz China General Insurance Co* суд исходил из коносамента и последующего признания ответчиками факта его выдачи. Такое признание могло снять спор о формальном дефекте документа, однако отметка о страховании не заменяла доказательств содержания страхового покрытия. Равным образом полис не может заменить коносамент при установлении перевозочных отношений и личности перевозчика⁷.

2.3. Сюрвейерский отчёт

Сюрвейерский отчёт может свидетельствовать о состоянии объекта, характере и объеме повреждений, а также содержать сведения о причинах ущерба. Вес такого отчёта зависит от компетентности и независимости сюрвейера, использованной методики, времени осмотра и возможности сверить выводы

с фотографиями, журналами, коносаментом и другими материалами. При соблюдении этих условий отчёт может обосновывать применение исключений из страхового покрытия, например связанных с ненадлежащей упаковкой или естественными свойствами груза. Окончательную оценку, однако, даёт суд или арбитраж (см. п. 4.1, 4.3, 4.4 Институтских оговорок по страхованию грузов группы А)⁸. В практике МАК сюрвейерские документы привлекались, в частности, для подтверждения состояния повреждённого груза и расходов на осмотр (дело № 13/2005, решение от 20 февраля 2006 г.), а также при выяснении причин аварии и проверке достоверности заключений сторон (дело № 8/2008, решение от 18 декабря 2009 г.)⁹.

2.4. Документы суброгации

Документально подтверждённая суброгация означает переход к страховщику материального права требования. Реализовать это право он должен в порядке, установленном для страхователя или выгодоприобретателя, поэтому может сохраняться согласованный сторонами арбитражный порядок разрешения спора. В одном из дел МАК при ТПП РФ (№ 25/2008, решение от 17 ноября 2009 г.) швейцарский страховщик, который выплатил возмещение грузополучателю в связи с гибелью груза (а именно гранулированной серы), реализовал право суброгации. В данном деле арбитраж признал свою компетенцию, поскольку страховщик реализовал перешедшее к нему право в порядке, установленном для грузополучателя и включавшем арбитражное соглашение (п. 1 ст. 281 КТМ РФ; п. 2 ст. 965 ГК РФ). Документы о страховой выплате и переходе требования в таком случае косвенно подтверждают также обстоятельства, определяющие компетенцию арбитража.

В деле МАК при ТПП РФ № 14/2005 договоры страхования ответственности судовладельца рассматривались наряду с другими материалами

⁶ Из практики Морской арбитражной комиссии при ТПП РФ. 2005–2010 годы / сост. А.И. Лобода, Д.Б. Филимонов; под ред. С.Н. Лебедева, А.И. Лободы, Д.Б. Филимонова. М., 2011. URL: <https://mac.tpprf.ru/ru/praktika/> (дата обращения: 23.04.2026) (дела № 5/2004, № 14/2005, № 18/2005, № 25/2008).

⁷ *Allianz China General Insurance Co Ltd v Youda (Shanghai) International Freight Co Ltd* (2014) Hu Hai Fa Shang Chu Zi No. 361 (морской суд Шанхая, КНР).

⁸ Цмай В.В. Актуальные вопросы правового регулирования международных коммерческих морских перевозок // Океанский менеджмент. 2022. № 1 (15). С. 56–59; Hodges S. Cases and Materials on Marine Insurance Law. London, 2012; Institute Cargo Clauses (A), 1/1/09, CL.382. London, 2009.

⁹ Из практики МАК при ТПП РФ. 2005–2010 г. (дела № 13/2005; № 8/2008).

при установлении лица, отвечающего перед грузовладельцем. Полис был лишь одним из доказательств: вопрос об ответственности решался исходя из перевозочного обязательства и применимого права. В деле № 5/2004 договор морского страхования и полис второго страховщика были представлены в обоснование его привлечения к разбирательству. МАК отказала в этом ходатайстве. Полис подтверждал связь лица со страховыми отношениями, но не мог заменить согласие необходимых участников на арбитраж и сам по себе не создавал компетенцию в отношении третьего лица¹⁰.

2.5. Документы по общей аварии

При общей аварии диспаша, гарантийное письмо страховщика и обеспечение, предоставленное грузовладельцем, выполняют неодинаковые функции. По ним можно установить расчёт взносов, предоставление обеспечения и выполнение условий выдачи груза. Право удерживать груз вытекает из применимых правил общей аварии, договора перевозки и условий обеспечения. Тем самым эти материалы одновременно фиксируют юридически значимые действия сторон и дают сведения, которые могут использоваться в последующем споре. Страховщик возмещает расходы страхователя только в пределах согласованного покрытия¹¹.

2.6. Доверенность (поручение) на страхование

Доверенность или поручение на страхование используются прежде всего для установления объема полномочий логиста либо агента действовать от имени грузовладельца. Отсутствие или дефект доверенности сами по себе не позволяют сделать вывод о незаключённости договора страхования: значение могут иметь последующее одобрение действий представителя, поведение страхователя и страховщика, а также нормы применимого права о представительстве. Поэтому доказательственная функция такого документа ограничивается вопросом полномочий и не распространяется на факт или размер убытка.

2.7. Страховая премия и квитанции как доказательство размера убытков

Сведения об уплате страховой премии могут учитываться при определении убытков в спорах об аренде и фрахтовании судов. В деле Changhang Phoenix Co бербоут-чартерная компания, требуя расторжения чартера и возврата судов, заявила также расходы на премии, уплаченные за два судна. Ответчики не оспорили документы об оплате, и суд включил эти суммы в размер возмещения. Однако сам факт уплаты премии ещё не превращает её в убыток: должны быть установлены договорное основание расхода, его необходимость и причинная связь с нарушением¹². В практике МАК был получен иной результат: премии по страхованию судна и ответственности судовладельца не отнесли к возмещаемым расходам на содержание судна. Расхождение объясняется не разной доказательственной силой платёжных документов, а условиями договоров, характером заявленного требования и применимым правом¹³.

3. Страховые документы как косвенные доказательства в нестраховых спорах: международное правосудие и международное публичное право

Доказательственное значение страховых документов не исчерпывается частноправовыми спорами о страховой выплате. В зависимости от искомого факта они могут использоваться в перевозочных, корпоративных, инвестиционных и межгосударственных разбирательствах, например при установлении надлежащей стороны, размера возмещаемых расходов или обстоятельств, влияющих на юрисдикцию. Сам по себе публично-правовой характер спора не меняет природу документа и заранее не определяет его вес.

Для дальнейшего анализа важно отделить случаи, когда документ прямо подтверждает искомый факт, от ситуаций, в которых вывод строится через одно или несколько промежуточных обстоятельств. Термин «косвенное доказательство» используется здесь в функциональном

¹⁰ Там же (дела № 5/2004, № 14/2005, № 18/2005, № 25/2008).

¹¹ Анисимов И.О., Бюрно К.С. Указ. соч. С. 13–21; Мигунова Т.Л., Аладынь А.Н., Митрошин С.Г. Указ. соч. С. 475–483.

¹² Changhang Phoenix Co Ltd v Wuhan Tairun Marine Service Co Ltd.

¹³ Из практики МАК при ТПП РФ 2005–2010 годы (дела № 5/2004, № 14/2005, № 18/2005, № 25/2008).

смысле и не предполагает, что именно такую квалификацию дал суд или арбитраж. Каждое дело рассматривается по одной схеме: какой факт требовалось установить, какой документ был представлен, к какому выводу пришёл правоприменительный орган и насколько далеко этот вывод простирался. Такой подход помогает не приписывать документу большее значение, чем ему было придано в решении.

3.1. Обязательное страхование ответственности по конвенциям ИМО: сертификат как доказательство финансового обеспечения

В международном публичном праве связь с морским страхованием наиболее заметна в конвенционных режимах обязательного страхования или иного финансового обеспечения. К ним относятся Международная конвенция о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения нефтью 1969 г. в редакции Протокола 1992 г. (CLC),¹⁴ Конвенция о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения бункерным топливом 2001 г. и Найробийская международная конвенция об удалении затонувших судов 2007 г. Эти режимы соединяют ответственность собственника судна с обязательным финансовым обеспечением и в предусмотренных конвенциями случаях допускают прямое требование потерпевшего к страховщику либо иному лицу, предоставившему обеспечение¹⁵.

В рамках таких режимов сертификат выполняет две конкретные функции: подтверждает исполнение судовладельцем конвенционной обязанности иметь страхование или иное

финансовое обеспечение и идентифицирует страховщика либо иное лицо, предоставившее обеспечение, в пределах сведений, содержащихся в сертификате. Эта публично-правовая функция отличает конвенционный сертификат от обычного частноправового полиса. Иные элементы ответственности, включая основание и размер требования, устанавливаются по правилам соответствующей конвенции и применимого права; сертификату поэтому не следует приписывать доказательственное значение за пределами тех сведений, для удостоверения которых он выдан¹⁶.

Распространение электронных торговых документов, отражённое в Типовом законе ЮНСИТРАЛ об электронных передаваемых записях, британском Electronic Trade Documents Act 2023 и принятой в 2025 г. Конвенции ООН об оборотных документах на груз, делает особенно важными подлинность, целостность и контролируемость электронной записи. Признание функциональной эквивалентности бумажной и электронной формы не отвечает, однако, на вопрос о весе конкретного страхового документа. Он по-прежнему оценивается с учётом обстоятельств создания и применимого процессуального права¹⁷.

3.2. Страховой интерес и распределение риска в споре о перевозке

В английском деле *The Aliakmon* рассматривалась деликтная ответственность перевозчика за повреждение стального проката. Покупатели по договору на условиях c.&f. несли риск, однако к моменту повреждения ещё не приобрели

¹⁴ Одним из событий, ускоривших принятие Конвенции 1969 г. и формирование механизмов ответственности и компенсации за нефтяное загрязнение, стал разлив после крушения танкера «Torrey Canyon» в 1967 г.

¹⁵ Международная конвенция о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения нефтью 1969 г. (в ред. Протокола 1992 г.) / СПС «КонсультантПлюс»; Международная конвенция о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения бункерным топливом 2001 г. / СПС «КонсультантПлюс»; Найробийская международная конвенция об удалении затонувших судов 2007 г. / СПС «КонсультантПлюс». См. также International Maritime Organization. Liability and compensation. URL: <https://www.imo.org/en/ourwork/legal/pages/liabilityandcompensation.aspx> (дата обращения: 02.08.2026).

¹⁶ International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage 1969, as amended by the 1992 Protocol, Art. VII; International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage 2001, Art. 7; Nairobi International Convention on the Removal of Wrecks 2007, Art. 12.

¹⁷ Electronic Trade Documents Act 2023 (United Kingdom); Типовой закон ЮНСИТРАЛ об электронных передаваемых записях (MLETR), 2017 г. URL: <https://uncitral.un.org/> (дата обращения: 04.07.2026); Конвенция ООН об оборотных документах на груз (Аккрская конвенция) : принята Резолюцией Генеральной Ассамблеи ООН от 15.12.2025. URL: <https://uncitral.un.org/en/nccdconvention> (дата обращения: 04.07.2026). Конвенция ещё не вступила в силу в рамках ст. 25 Конвенции. См. также Alian R., Mohammadi A., Eslami M. Blockchain in Marine Insurance: A Juridical Analysis and Examination of International Instruments and Regulations // Modern Technologies Law. 2026. Vol. 7, № 13. P. 213–236; Goldby M. The Use of Insurance Documents in International Trade: Enabling Digitalisation / Research Handbook on Marine Insurance Law. Cheltenham, 2024. P. 260–273

ни право собственности, ни право владения грузом. По этой причине Палата лордов отказала им в иске из-за небрежности. Страховые документы не составляли доказательственную основу решения, но дело показывает предел аргументации с их помощью: несение риска и наличие страхового интереса не равнозначны вещному титулу или владению, когда именно эти обстоятельства требуются для деликтного иска. Полис в таком случае лишь косвенно указывает на распределение риска и не заменяет договор купли-продажи, коносамент и анализ применимого права.

3.3. Морские документы в межгосударственном споре

В межгосударственном деле М/Т «Heroic Idun» (No. 2) (Marshall Islands v. Equatorial Guinea) Специальная камера Международного трибунала по морскому праву рассматривала требование о возмещении повышенной премии за военный риск. Требовалось установить дополнительный расход и его причинную связь с незаконным задержанием судна. Камера пришла к выводу, что страховщики начисляли ежедневную дополнительную премию из-за нахождения судна в зоне повышенного риска, признала задержание непосредственной причиной расхода, рассчитала премию за 92 дня и присудила 54 000 долл. США. Страховые материалы в этом случае подтверждали факты, необходимые для определения причинной связи и размера компенсации¹⁸.

3.4. Косвенные доказательства и стандарт доказывания в международном правосудии

Общий методологический ориентир для оценки косвенных доказательств содержится в решении Международного Суда ООН по делу о проливе Корфу. Суд придал особое значение выводам из совокупности связанных фактов, если они логически ведут к единственному заключению.¹⁹ Страховые документы в этом деле не рассматривались, и специального правила об их оценке Суд не формулировал. Поэтому ссылка

на решение имеет характер аналогии: полис, сертификат, коносамент и сюрвейерский отчёт образуют убедительную доказательственную цепочку лишь при условии, что каждый промежуточный вывод обоснован, а альтернативные объяснения учтены.

При косвенном доказывании необходимо проверить полноту документа, его происхождение и подлинность, независимость составителя, а также согласованность с остальными доказательствами. Принцип полной репарации отвечает на вопрос о том, какой вред подлежит возмещению, но не устанавливает общего процессуального стандарта допустимости или доказательственной силы страховых материалов. Эти вопросы суд или арбитраж разрешает по применимым процессуальным правилам.

4. Доказательственные функции отдельных видов страховых документов

Различные документы выполняют неодинаковые функции, при этом не все они являются страховыми в строгом смысле. Полис и сертификат относятся к собственно страховым документам: полис фиксирует согласованные условия страхования, а сертификат обычно воспроизводит основные сведения о покрытии. Коносамент является транспортным документом и подтверждает обстоятельства перевозочного отношения. Сюрвейерский отчёт фиксирует состояние объекта, характер и возможные причины повреждения при условии достоверности источника и методики. Квитанция подтверждает факт уплаты премии. Доверенность или поручение на страхование относятся к документам о представительстве и используются для установления объема полномочий лица, действовавшего при заключении или исполнении страхового договора.

Искомый факт задаётся материально-правовой нормой, документ сообщает сведения об этом факте, а процессуальное право определяет порядок их представления и оценки. При суброгации, например, требуется установить выплату, объем перешедшего требования

¹⁸ М/Т «Heroic Idun» (No. 2) (Marshall Islands v. Equatorial Guinea), ITLOS Case No. 32, Judgment of 27 May 2026, paras 573–574. URL: https://www.itlos.org/fileadmin/itlos/documents/cases/32/judgment/C32_Judgment_27.05.2026_orig.pdf (дата обращения: 02.08.2026).

¹⁹ Corfu Channel Case (United Kingdom v Albania), Merits, Judgment of 9 April 1949 // ICJ Reports. 1949. P. 18.

и действие согласованного способа разрешения спора. В споре о перевозчике коносамент следует оценивать вместе с обстоятельствами его выдачи, а выводы сюрвейера о причине повреждения – сверять с иными материалами. Разный результат в деле *Changhang Phoenix* и практике МАК применительно к страховой премии объясняется не неодинаковой «силой» квитанции, а различной материально-правовой квалификацией расхода²⁰.

Трёхуровневая классификация представляет собой шкалу самостоятельности доказательственного вывода. На первом уровне находятся случаи, когда содержание и достоверность документа позволяют установить искомый факт без существенных промежуточных выводов: подлинный полис, например, прямо подтверждает согласованную оговорку или указанного выгодоприобретателя. Ко второму уровню относятся документы, которые подтверждают лишь отдельные элементы искомого факта и должны сопоставляться с другими материалами, – сертификат, квитанция об уплате премии, инвойс или отдельный сюрвейерский документ. Третий уровень составляют материалы контекстуального характера, в том числе переписка, гарантийные письма и внутренние поручения, – их значение, как правило, проявляется только в совокупности с независимыми доказательствами. При этом один и тот же вид документа в разных спорах может оказаться на разных уровнях.

Определяя уровень документа, необходимо учитывать, какой факт доказывается, насколько полны содержащиеся сведения, достоверен и независим ли источник, согласуется ли документ внутренне и подтверждается ли другими доказательствами. Имеют значение также применимые нормы материального и процессуального права.

Заключение

Документ морского страхования приобретает косвенный характер, если искомый факт не совпадает с обстоятельством, прямо зафиксированным в документе, и для его установления нужен промежуточный вывод. Один и тот

же полис поэтому может непосредственно подтверждать условие договора, но лишь косвенно – распределение риска, размер ущерба или право на иск. В последнем случае его следует оценивать вместе с договором перевозки или поставки, коносаментом, платежными и оценочными материалами, а также с учётом применимого права.

Вес страхового документа зависит не от его наименования, а от искомого факта, полноты и подлинности сведений, независимости источника, подтверждения другими материалами и применимых правил. Так, конвенционный сертификат свидетельствует о наличии требуемого финансового обеспечения. Страховая выплата может учитываться при расчёте компенсации, не доказывая международно-противоправное деяние. Сведения о дополнительной премии, в свою очередь, способны подтвердить отдельный расход и его причинную связь с задержанием судна.

Практика международных арбитражей дополняет эту модель применительно к оценке стоимости. Страховая оценка может служить независимым ориентиром при определении стоимости имущества, выплата и соглашение об урегулировании – одновременно указывать на стоимость и на уже компенсированную часть вреда. Вес этих материалов зависит от того, какое имущество охвачено документом, каким образом определена сумма и исключено ли дублирование. При этом страховая сумма не предполагается равной доказанному ущербу.

Предложенная шкала имеет аналитическое, а не нормативное значение. Уровень одного и того же документа меняется в зависимости от доказываемого факта и качества связи между документом и выводом. Проведённое исследование также не выявило единого международного процессуального стандарта оценки страховых документов. Отдельного изучения требуют подлинность и целостность электронных записей, распределение бремени доказывания при суброгации и способы восполнения отсутствующего письменного документа. Эти вопросы одновременно обозначают пределы сделанных выводов. ■

²⁰ *Changhang Phoenix Co Ltd v Wuhan Tairun Marine Service Co Ltd*. P. 121–130. Альтернативную позицию см.: Из практики МАК при ТПП РФ, 2005–2010 годы (дела № 5/2004, № 14/2005, № 18/2005, № 25/2008).



Antonina Izralovskaya,

Saint Petersburg State University, St Petersburg, Russia

Marine Insurance Documents as Circumstantial Evidence in International Maritime Disputes: A Substantive Law Perspective

This article examines the use of marine insurance documents as circumstantial evidence in international maritime disputes that do not directly concern claims for insurance indemnity or the occurrence of an insured event. Drawing on international legal instruments, judicial and arbitral practice, and Russian and international scholarship, it classifies disputes by the types of insurance and carriage documents involved: marine insurance policies and certificates, survey reports, general average documentation, powers of attorney, and bills of lading. The article proposes a three-tier framework for assessing the degree to which an evidentiary inference can stand on its own. This framework distinguishes the circumstances in which insurance documents can help establish facts in maritime disputes other than insurance coverage disputes. Information recorded in such documents may indicate the identity of the parties, the passing of risk, the extent of loss, or facts relevant to jurisdiction. The probative value of a particular document depends on the fact in issue, the completeness and reliability of its contents, the independence of its source, its consistency with other evidence, and the applicable rules of substantive and procedural law.

Keywords: marine insurance, facts in issue, circumstantial evidence, insurance policy, bill of lading, subrogation, general average, Incoterms, compulsory liability insurance, international maritime law, full reparation.

Introduction

Marine insurance has historically occupied a distinctive position among forms of insurance. This reflects the particular characteristics of carriage by sea: its international character, geographical reach, extended duration, and the range of parties involved in legal relationships arising from contracts of carriage. A substantial

body of Russian and international scholarship addresses the classification of marine insurance, the terms of insurance policies, and the doctrines of general and particular average, abandonment, and subrogation. Research has nevertheless concentrated primarily on the substantive regulation of insurance obligations, the payment of insurance indemnity, and the proof required to establish that an insured event has occurred.

Far less attention has been paid to the significance of insurance documentation in international maritime disputes that are not insurance disputes, including disputes concerning carriage, sale and delivery of goods, vessel chartering, and carrier liability.

The subject remains insufficiently explored. Studies devoted specifically to the evidentiary role of insurance documents in maritime disputes not involving claims for indemnity are scarce, while the existing literature focuses largely on the marine insurance contract itself.¹ International scholarship has similarly concentrated on the substantive operation of the Institute Clauses and on essential terms of insurance coverage.² Yet the quality of the evidentiary record directly affects the administration of international justice and is of clear practical importance to practitioners, scholars, and judges alike. Judicial and arbitral practice is therefore the principal sources from which the actual evidentiary significance of insurance documents can be assessed. That body of practice is, however, fragmented; moreover, many awards of the Maritime Arbitration Commission at the Chamber of Commerce and Industry of the Russian Federation (hereinafter, the “MAC”) are unavailable for examination because of confidentiality.

The article’s contribution lies in developing a functional model for evaluating insurance documents outside disputes over the payment of insurance indemnity. The model brings together four elements: the rule of substantive law defining the fact to be established; the document’s contents; the intermediate evidentiary inference; and the procedural criteria governing its evaluation. Examining these elements together makes it possible to develop a scale reflecting the relative independence of the inference and to identify the limits of reliance on insurance documents in private-law, investment, and inter-State disputes.

For the purposes of this article, the facts in issue are the legally material facts that

must be established. An insurance document constitutes documentary evidence insofar as it contains information relating to those facts. Its evidentiary role becomes circumstantial when the fact in issue is established not directly but through one or more intermediate facts, ordinarily in conjunction with other evidence. Questions of relevance, admissibility, reliability, and sufficiency are governed by the applicable procedural law.

The analysis proceeds through a functional comparison of Russian, English, Chinese, and international practice. Rather than comparing procedural systems, which differ substantially, it examines the functions performed by insurance documents in establishing legally material facts. Three questions are central: when does an insurance document operate as circumstantial evidence; what determines its probative value; and where should the limits of a permissible inference drawn from that document be set? The analysis starts from the premise that substantive law identifies the fact to be established, the document provides the factual basis for drawing an inference, and procedural law governs the production and evaluation of evidence.

1. Types of Marine Insurance Documents and Their Evidentiary Character

Marine insurance is a complex institution spanning several areas of law and cannot be reduced to conventional property insurance. It covers a wide variety of subject matter, including cargo, vessels, liability, business risks, and personal insurance for crew members and passengers.³ Under a marine insurance contract, the insurer undertakes, in consideration of an agreed premium, to indemnify the assured or beneficiary for losses sustained upon the occurrence of perils specified in the contract (Article 246 of the Merchant Shipping Code of the Russian Federation).

¹ N. P. Kuznetsova and I. V. Kuznetsov, “General Characteristics and Mechanisms of Marine Insurance,” *St Petersburg University Journal of Economic Studies*, no. 2 (2007): 173–79; A. N. Levushkin and I. K. Kuzmina, “The Legal Nature and Subject Matter of Marine Insurance Contracts in Transport Relations,” *Transport Law*, no. 2 (2022): 25–28; V. A. Musin, *The Nature and Subject Matter of Marine Insurance under Soviet and Foreign Law* (Leningrad, 1971).

² John Dunt, *Marine Cargo Insurance*, 2nd ed. (London, 2015); Özlem Gürses and Johanna Hjalmarsson, “Marine Insurance,” in *Maritime Law*, 5th ed., ed. Yvonne Baatz (London, 2020), 465–529; Özlem Gürses, *Marine Insurance Law*, 3rd ed. (London, 2023); Susan Hodges, *Cases and Materials on Marine Insurance Law* (London, 2012); Barış Soyer, “Insuring Cargoes in the New Era: Impact of the Insurance Act 2015 on Standard Cargo Clauses,” in *International Trade and Carriage of Goods*, ed. Barış Soyer and Andrew Tettenborn (London, 2016), 264–76.

³ S. L. Efimov, *Marine Insurance: Theory and Practice* (Moscow, 2001); N. P. Kuznetsova and I. V. Kuznetsov, *op. cit.*

The diversity of insurable interests and subject matter gives rise to an equally diverse range of accompanying documents, each of which may perform a distinct evidentiary function.

Several doctrines associated with marine insurance have different legal foundations. Abandonment is a doctrine specific to marine insurance: it allows the assured to relinquish rights in the insured property to the insurer and claim the full sum insured where the subject matter has suffered an actual or constructive total loss. Subrogation, by contrast, is a general doctrine of indemnity insurance under which the insurer acquires the right to claim against the party responsible for the loss (Article 281 of the Merchant Shipping Code of the Russian Federation). General average is not a doctrine of insurance at all. It is a separate mechanism for apportioning extraordinary expenditure among ship, cargo, and freight in proportion to their respective values. Its similarity to insurance lies only in the allocation of risk among several participants; the legal mechanisms are different. Documents prepared in the course of a general average adjustment have evidentiary significance in their own right and may, in circumstances provided for by law or agreement, justify the detention of cargo at the port.

Marine insurance documentation is extensive. It includes an insurance policy (or cargo insurance certificate), recording the scope of cover, sum insured, and beneficiary; an open-cover or framework insurance agreement, governing a continuing relationship without replacing individual policies; a power of attorney or instruction to arrange insurance, establishing the authority of a logistics provider or agent; and a notice of loss accompanied by supporting documents, such as the bill of lading, commercial invoice, packing list, and survey report. It also includes documents relating to general average, notably an insurer's guarantee and the cargo owner's undertaking to contribute. Endorsements and correspondence extending cover or varying the voyage or delivery period may likewise have evidentiary significance.

The Incoterms rule incorporated into a sale contract affects both the obligation to arrange

insurance and the point at which risk passes. It can therefore indicate which party would ordinarily hold the insurance documents. However, neither the existence of an insurable interest nor entitlement to bring a particular claim can be inferred from the Incoterms rule alone. Those questions require consideration of the sale contract, the bill of lading, the terms of insurance, and the applicable law.⁴

2. Classification of Disputes by Type of Insurance Document

Classifying the relevant judicial and arbitral practice by type of insurance document helps identify the precise substantive-law fact each type of document may establish, and the evidentiary role it may play in disputes that do not concern insurance as their principal subject matter.

2.1. Insurance Policies and Certificates of Insurance

A policy directly evidences the conclusion of an insurance contract and the terms recorded in it: the subject matter insured, the risks covered, the sum insured, and the beneficiary. Its existence does not, however, establish that an insurable interest existed at the relevant time, that an insured event occurred, or that the alleged causal connection or amount of actual loss has been proved. A certificate of insurance is generally less detailed. It may establish the existence of cover and identify the persons named in it, but the full extent of that cover can be determined only by reading the certificate alongside the policy, any framework agreement, and the applicable clauses. The passing of risk, in turn, is determined primarily by the sale contract, the agreed Incoterms rule, and the applicable law; the insurance document can provide only indirect evidence of that point.

The dispute between Chongqing Red Dragonfly Oil and the Chongqing branch of PICC Property and Casualty Company⁵ provides an illustration. The insurer contested the claimant's insurable interest, while a third party, a shipping company, argued that a schedule of premiums paid proved neither

⁴ Ademuni-Odeke, "Insurance of CIF and Related Contracts under INCOTERMS: Anglo-American and Other Common Law Jurisdictions (Part II)," *European Insurance Law Review*, no. 4 (2016): 27–44.

⁵ Changhang Phoenix Co Ltd v Wuhan Tairun Marine Service Co Ltd, in *Chinese Maritime Cases: Selection for Year of 2015*, ed. Martin Davies and J. Lin (Berlin and Heidelberg: Springer, 2021), 121–30.

the price nor the quantity of the cargo. The case demonstrates that a policy and receipts for insurance premiums do not, without more, establish the value of lost cargo: taken together, they prove no more than the existence of insurance arrangements. A comparable conclusion emerges from MAC practice. The tribunal dismissed a claim where the claimant relied solely on an insurance certificate without producing the policy, and on premium receipts without evidence of the agreed terms of cover.⁶

2.2. Bills of Lading Associated with an Insurance Transaction

A bill of lading issued in connection with the carriage of insured cargo is independently significant as evidence of the parties to the carriage relationship, the route, and the carrier's receipt of the goods. In Allianz China General Insurance Co Ltd, the court relied on the bill of lading and the defendants' subsequent acknowledgment that it had been issued. That acknowledgment could resolve a dispute over a formal defect in the document, but any reference to insurance could not replace evidence of the actual scope of cover. Equally, an insurance policy cannot substitute for a bill of lading when establishing the carriage relationship and identifying the carrier.⁷

2.3. Survey Reports

A survey report may provide evidence of the condition of the insured property, the nature and extent of damage, and its possible causes. Its probative value depends on the surveyor's expertise and independence, the methodology employed, the timing of the inspection, and the extent to which the findings can be checked against photographs, logs, the bill of lading, and other evidence. Where these conditions are satisfied, the report may support the application of exclusions from insurance cover, for example exclusions relating to inadequate packing or

the inherent characteristics of the cargo. The ultimate assessment remains a matter for the court or tribunal (see clauses 4.1, 4.3 and 4.4 of the Institute Cargo Clauses (A)).⁸ In MAC practice, survey documents have been used, among other things, to establish the condition of damaged cargo and inspection expenses (Case No. 13/2005, award of 20 February 2006), and to investigate the causes of a casualty and assess the reliability of the parties' expert conclusions (Case No. 8/2008, award of 18 December 2009).⁹

2.4. Documents Evidencing Subrogation

Subrogation supported by documentary evidence entails the transfer to the insurer of the substantive right of claim. The insurer must exercise that right under the procedures applicable to the assured or beneficiary; an arbitration agreement binding the original parties may therefore continue to govern the dispute. In MAC Case No. 25/2008 (award of 17 November 2009), a Swiss insurer indemnified the consignee for the loss of a cargo of granulated sulphur and subsequently pursued the claim by way of subrogation. The tribunal upheld its jurisdiction because the insurer exercised the transferred right on the terms applicable to the consignee, including the arbitration agreement (Article 281(1) of the Merchant Shipping Code and Article 965(2) of the Civil Code of the Russian Federation). Documents evidencing payment of insurance indemnity and the transfer of the claim may therefore also provide circumstantial evidence of facts relevant to arbitral jurisdiction.

In MAC Case No. 14/2005, shipowner's liability insurance contracts were considered alongside other evidence when identifying the party liable to the cargo owner. The policy was merely one item of evidence: liability was determined by reference to the obligation of carriage and the applicable law. In Case No. 5/2004, a marine insurance contract and a policy issued by a second insurer were submitted in support of an application to join that insurer to

⁶ Awards of the Maritime Arbitration Commission at the Chamber of Commerce and Industry of the Russian Federation, 2005–2010, compiled by A. I. Loboda and D. B. Filimonov, edited by S. N. Lebedev, A. I. Loboda, and D. B. Filimonov (Moscow, 2011) (in Russian). <https://mac.tpprf.ru/ru/praktika/> (accessed 23 April 2026) (Cases Nos. 5/2004, 14/2005, 18/2005 and 25/2008).

⁷ Allianz China General Insurance Co Ltd v Youda (Shanghai) International Freight Co Ltd (2014) Hu Hai Fa Shang Chu Zi No. 361 (Shanghai Maritime Court, China).

⁸ V. V. Tsmi, "Current Issues in the Legal Regulation of International Commercial Carriage of Goods by Sea," *Ocean Management*, no. 1 (15) (2022): 56–59; Susan Hodges, *Cases and Materials on Marine Insurance Law* (London, 2012); Institute Cargo Clauses (A), January 1, 2009, CL.382 (London, 2009).

⁹ Awards of the Maritime Arbitration Commission, 2005–2010 (Cases Nos. 13/2005 and 8/2008) (in Russian).

the proceedings. The MAC refused the application. Although the policy established the party's connection with the insurance relationship, it could not replace the consent required for arbitration and did not, in itself, confer jurisdiction over a third party.¹⁰

2.5. General Average Documents

In general average, the general average adjustment, the insurer's guarantee, and security furnished by the cargo owner perform different functions. They may establish the calculation of contributions, the provision of security, and compliance with the conditions for release of the cargo. The right to retain cargo arises from the applicable general average rules, the contract of carriage, and the terms governing security. These materials accordingly record legally relevant acts of the parties while also providing information capable of use in subsequent proceedings. The insurer indemnifies the assured for general average expenditure only to the extent covered by the agreed insurance terms.¹¹

2.6. Powers of Attorney and Instructions to Arrange Insurance

A power of attorney or instruction to arrange insurance is used primarily to determine the scope of a logistics provider's or agent's authority to act on behalf of the cargo owner. The absence of such a document, or a defect in it, does not in itself establish that no insurance contract was concluded. Subsequent ratification of the representative's acts, the conduct of the assured and insurer, and the applicable rules of agency may all be relevant. The evidentiary function of such a document is therefore confined to questions of authority and does not extend to proof of the occurrence or amount of loss.

2.7. Insurance Premiums and Payment Receipts as Evidence of Loss

Evidence that insurance premiums have been paid may be relevant to the assessment of damages in disputes concerning vessel leases and charterparties. In *Changhang Phoenix Co*,

a bareboat charterer sought termination of the charter and redelivery of the vessels, as well as recovery of premiums paid in respect of two vessels. The defendants did not dispute the payment records, and the court included those amounts in the damages awarded. Payment of a premium does not, however, automatically make it a recoverable loss: the contractual basis for the expenditure, its necessity, and a causal link with the breach must be established¹². MAC practice produced a different outcome: premiums for hull insurance and shipowner's liability insurance were not treated as recoverable vessel-maintenance expenses. This divergence reflects not any difference in the inherent evidentiary weight of payment records, but differences in contractual terms, the nature of the claims, and the applicable law.¹³

3. Insurance Documents as Circumstantial Evidence in Non-Insurance Disputes: International Adjudication and Public International Law

The evidentiary significance of insurance documents extends beyond private-law claims for insurance indemnity. Depending on the fact in issue, such documents may be used in carriage, corporate, investment, and inter-State proceedings, for example to identify the proper party, quantify recoverable expenditure, or establish facts relevant to jurisdiction. The public-law character of a dispute does not alter the nature of the document or predetermine its probative value.

The analysis must distinguish cases in which a document directly proves the fact in issue from those in which the conclusion depends on one or more intermediate facts. The expression "circumstantial evidence" is used here in a functional sense and does not imply that the court or tribunal itself adopted that classification. Each case is examined by asking four questions: what fact had to be proved; what document was produced; what conclusion did the adjudicating body reach; and how far did that conclusion extend? This approach avoids attributing to a document more significance than the judgment itself permits.

¹⁰ Ibid., cases nos. 5/2004, 14/2005, 18/2005, and 25/2008.

¹¹ I. O. Anisimov and K. S. Byurno, op. cit., pp. 13–21; T. L. Migunova, A. N. Aladin, and S. G. Mitroshin, op. cit., 475–483.

¹² *Changhang Phoenix Co Ltd v Wuhan Tairun Marine Service Co Ltd*.

¹³ Awards of the Maritime Arbitration Commission, 2005–2010 (Cases Nos. 5/2004, 14/2005, 18/2005 and 25/2008) (in Russian).

3.1. Compulsory Liability Insurance under IMO Conventions: Certificates as Proof of Financial Security

In public international law, the connection with marine insurance is most evident in treaty regimes requiring compulsory insurance or other financial security. These include the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage of 1969, as amended by the 1992 Protocol (CLC),¹⁴ the International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage of 2001, and the Nairobi International Convention on the Removal of Wrecks of 2007. These regimes link shipowner liability to mandatory financial security and, in cases specified by the relevant convention, permit an injured party to bring a direct claim against the insurer or other person providing security.¹⁵

Under these regimes, a certificate serves two specific purposes. First, it demonstrates that the shipowner has complied with the treaty obligation to maintain insurance or other financial security. Second, it identifies the insurer or other security provider to the extent indicated by the certificate. This public-law function distinguishes a convention certificate from an ordinary private-law insurance policy. Other elements of liability, including the legal basis and quantum of the claim, must be established under the relevant convention and applicable law. Accordingly, a certificate should not be treated as evidence of matters beyond those it is issued to certify.¹⁶

The growing use of electronic trade documents, reflected in the UNCITRAL Model Law on Electronic Transferable Records, the United Kingdom's Electronic Trade Documents Act 2023, and the United Nations Convention on Negotiable

Cargo Documents adopted in 2025, brings the authenticity, integrity, and control of electronic records into particular focus. Recognising the functional equivalence of paper and electronic forms does not, however, determine the probative value of any particular insurance document. That assessment continues to depend on the circumstances in which the document was created and on the applicable procedural law.¹⁷

3.2. Insurable Interest and the Allocation of Risk in a Carriage Dispute

The English case of *The Aliakmon* concerned the carrier's liability in negligence for damage to steel coils. The buyers bore the risk under a contract on c.&f. terms but had acquired neither title to nor possession of the goods when the damage occurred. The House of Lords therefore rejected their negligence claim. Although insurance documents did not form the evidentiary basis of the judgment, the case illustrates the limits of an argument founded on such documents: bearing the risk and having an insurable interest are not equivalent to title or possession where the latter are necessary to maintain a claim in tort. In that context, a policy can only indirectly indicate the allocation of risk; it cannot replace the sale contract, bill of lading, or analysis of the applicable law.

3.3. Maritime Documents in an Inter-State Dispute

In *M/T Heroic Idun* (No. 2) (Marshall Islands v. Equatorial Guinea), an inter-State case, a Special Chamber of the International Tribunal for the Law

¹⁴ The oil spill following the wreck of the tanker *Torrey Canyon* in 1967 was one of the events that accelerated the adoption of the 1969 Convention and the development of liability and compensation arrangements for oil pollution.

¹⁵ International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1969, as amended by the 1992 Protocol, ConsultantPlus; International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage, 2001, ConsultantPlus; Nairobi International Convention on the Removal of Wrecks, 2007, ConsultantPlus. See also International Maritime Organization, "Liability and Compensation," <https://www.imo.org/en/ourwork/legal/pages/liabilityandcompensation.aspx> (accessed August 2, 2026).

¹⁶ International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1969, as amended by the 1992 Protocol, art. VII; International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage, 2001, art. 7; Nairobi International Convention on the Removal of Wrecks, 2007, art. 12.

¹⁷ Electronic Trade Documents Act 2023 (UK); United Nations Commission on International Trade Law (UNCITRAL), Model Law on Electronic Transferable Records (2017), <https://uncitral.un.org/> (accessed July 4, 2026); United Nations Convention on Negotiable Cargo Documents (Accra Convention), adopted by United Nations General Assembly resolution on December 15, 2025, <https://uncitral.un.org/en/ncdconvention> (accessed July 4, 2026) (not yet in force under art. 25). See also R. Alian, A. Mohammadi, and M. Eslami, "Blockchain in Marine Insurance: A Juridical Analysis and Examination of International Instruments and Regulations," *Modern Technologies Law* 7, no. 13 (2026): 213–36; M. Goldby, "The Use of Insurance Documents in International Trade: Enabling Digitalisation," in *Research Handbook on Marine Insurance Law* (Cheltenham, 2024), 260–73.

of the Sea considered a claim for an additional war-risk insurance premium. The Chamber had to establish both the additional expenditure and its causal connection with the unlawful detention of the vessel. It found that the insurers had charged an additional daily premium because the vessel remained in a heightened-risk area, held that the detention was the direct cause of that expenditure, calculated the premium over 92 days, and awarded USD 54,000. In this instance, the insurance materials substantiated facts relevant to causation and to the amount of compensation.¹⁸

3.4. Circumstantial Evidence and the Standard of Proof in International Adjudication

The International Court of Justice's judgment in the Corfu Channel case provides a general methodological point of reference for the assessment of circumstantial evidence. The Court attached particular importance to inferences drawn from a series of connected facts where those facts logically lead to a single conclusion.¹⁹ Insurance documents were not at issue in that case, and the Court did not formulate a specific rule for their evaluation. The relevance of the judgment is therefore analogical: a policy, certificate, bill of lading, and survey report form a persuasive evidentiary chain only where each intermediate inference is justified and alternative explanations have been considered.

Where proof depends on circumstantial evidence, the completeness, provenance, and authenticity of the document must be examined, as must the independence of its author and its consistency with the remainder of the evidence. The principle of full reparation determines the injury for which compensation is due; it does not establish a general procedural standard governing the admissibility or probative weight of insurance materials. Those questions fall to the court or tribunal to resolve under the applicable procedural rules.

4. Evidentiary Functions of Different Types of Insurance-Related Documents

Different documents perform different functions, and not all of them are insurance documents in the strict sense. Policies and certificates are insurance documents properly so called: the former record the agreed terms of insurance, while the latter generally reproduce the principal details of cover. A bill of lading is a carriage document that evidences facts concerning the transport relationship. A survey report records the condition of the relevant property and the nature and possible causes of damage, subject to the reliability of its source and methodology. A receipt proves payment of the premium. A power of attorney or instruction to arrange insurance is a document of agency used to determine the authority of a person acting in the conclusion or performance of the insurance contract.

Substantive law identifies the fact in issue, the document supplies information bearing on that fact, and procedural law determines how the information is produced and assessed. Subrogation, for example, requires proof of payment, the scope of the transferred claim, and the continued effect of the agreed dispute-resolution mechanism. In a dispute over the identity of the carrier, the bill of lading must be assessed in light of the circumstances of its issue, while a surveyor's findings about the cause of damage must be tested against other evidence. The different outcomes in Changhang Phoenix and MAC practice concerning insurance premiums are attributable not to any inherent difference in the "strength" of receipts but to the different substantive-law characterisation of the expenditure.²⁰

The proposed three-tier classification measures the degree of independence of the evidentiary inference. The first tier comprises cases in which a document's contents and reliability allow the fact in issue to be established without any material intermediate inference: an authentic policy,

¹⁸ *M/T Heroic Idun* (No. 2) (Marshall Islands v Equatorial Guinea), ITLOS Case No. 32, Judgment of May 27, 2026, paras. 573–74, https://www.itlos.org/fileadmin/itlos/documents/cases/32/judgment/C32_Judgment_27.05.2026_orig.pdf (accessed August 2, 2026).

¹⁹ *Corfu Channel* (United Kingdom v Albania), Merits, Judgment of April 9, 1949, I.C.J. Reports 1949, 18.

²⁰ *Changhang Phoenix Co Ltd v Wuhan Tairun Marine Service Co Ltd*, 121–30. For an alternative position, see Selected Cases of the Maritime Arbitration Commission, 2005–2010, cases nos. 5/2004, 14/2005, 18/2005, and 25/2008.

for example, directly proves the existence of an agreed clause or the identity of the named beneficiary. The second tier comprises documents that establish only certain elements of the fact in issue and must therefore be read alongside other evidence, such as certificates, premium receipts, invoices, and individual survey documents. The third tier consists of materials that are primarily contextual, including correspondence, letters of guarantee, and internal instructions. Their significance generally emerges only when they are considered with independent evidence. The same type of document may fall within different tiers in different disputes.

Assigning a document to a particular tier requires consideration of the fact to be proved, the completeness of the information recorded, the reliability and independence of its source, its internal consistency, and the extent to which other evidence corroborates it. The applicable rules of substantive and procedural law are also relevant.

Conclusion

A marine insurance document serves as circumstantial evidence when the fact in issue differs from the fact directly recorded in the document and an intermediate inference is needed to establish it. Thus, the same policy may directly evidence a contractual term but provide only indirect evidence of the allocation of risk, the amount of damage, or the right to bring a claim. In the latter situation, it must be assessed alongside the carriage or sale contract, the bill of lading, payment and valuation records, and the applicable law.

The probative value of an insurance document depends not on its label but on the fact in issue,

the completeness and authenticity of the information it contains, the independence of its source, corroboration by other evidence, and the applicable legal rules. A convention certificate, for example, evidences the existence of the required financial security. Payment of insurance indemnity may be relevant to the calculation of compensation without proving an internationally wrongful act. Information concerning an additional premium may, in turn, establish a particular expense and its causal relationship to the detention of a vessel.

International arbitral practice adds a further dimension to this framework in the context of valuation. An insurance valuation may provide an independent point of reference when assessing the value of property, while an indemnity payment and settlement agreement may simultaneously indicate the property's value and the portion of the loss already compensated. The probative weight of these materials depends on the property covered by the document, the method used to determine the amount, and whether double recovery has been excluded. The sum insured must not, however, be presumed to equal the loss actually proved.

The proposed scale is analytical rather than prescriptive. A document's position within it varies according to the fact to be established and the strength of the connection between the document and the inference drawn from it. The study has not identified a uniform international procedural standard for evaluating insurance documents. Further research is needed on the authenticity and integrity of electronic records, the allocation of the burden of proof in subrogation, and the means by which missing documentary evidence may be replaced or its absence addressed. These questions also mark the limits of the conclusions reached here. ■



Денис Кумпан,

Помощник адвоката, Gate.Legal,
Студент НИУ ВШЭ

Правовая природа демереджа в российском праве: расхождение законодательной модели и судебной практики

Введение

Осуществление погрузочных операций является одним из ключевых этапов исполнения договора морской перевозки груза. Далее перевозчику будет необходимо лишь доставить груз в порт выгрузки, заранее согласованный в договоре. Может показаться, что в силу своей относительной простоты грузовые операции не должны вызывать много трудностей. Тем не менее они неизбежно возникают как в повседневной морской практике, так и в области правового регулирования.

Одной из таких проблем является определение правовой природы демереджа – платы за поддержку судна при осуществлении грузовых операций в конресталийное время. Точная правовая квалификация данного института в российском праве имеет не только теоретическое, но и практическое значение, что будет показано далее.

Для рассматриваемого вопроса важно, что КТМ РФ регулирует демередж несколькими краткими нормами, не раскрывая прямо его место среди договорной платы, убытков и иных мер гражданско-правовой ответственности. Поэтому содержание этого института

приходится устанавливать не только из текста закона, но и с учётом судебной практики, которая по вопросу его квалификации неоднородна.

Особую остроту вопросу придаёт то обстоятельство, что за последние несколько лет количество споров, связанных с демереджем, увеличилось с 188 дел в 2022 году до 270 дел в 2025 году, то есть почти в полтора раза¹. Такая динамика свидетельствует о возрастающей практической значимости вопросов, связанных с начислением и взысканием демереджа, а также о некотором повышении конфликтности соответствующих отношений. Предполагается, что одним из факторов риска в данной сфере может служить правовая неопределённость регулирования.

Демередж по модели договорной платы как законодательная модель

Правовая природа демереджа как самостоятельного обязательства по договору состоит в том, что демередж рассматривается как встречное предоставление за обеспеченную перевозчиком возможность использовать судно для погрузки сверх согласованного сторонами сталийного времени.

¹ Статистика основана на количестве дел, указанных в системе «Картотека арбитражных дел», за соответствующие годы URL: <https://ras.arbitr.ru> (дата обращения: 13.04.2026).

Из этого вытекает, что обязанность уплатить демередж в такой правовой конструкции не носит характера меры ответственности за нарушение обязательства, а выступает элементом договорного возмездного регулирования: фрахтователь уплачивает его не за сам факт допущенной просрочки, а за дополнительное пользование судном в течение времени, выходящего за пределы сталии. Соответственно, обязанность по уплате демереджа возникает как следствие реализации предусмотренной договором возможности задерживать судно под погрузку на согласованных условиях.

Эту модель можно условно назвать французской, поскольку в ст. R5423-23 Кодекса транспорта (Code des transports) Франции указано, что демередж (surestaries) является дополнительным к фрахту платежом (supplément de fret)².

Демередж рассматривается как надбавка к фрахту, а не как убытки – французская доктрина относит его к элементам экономики самого договора перевозки³. Поэтому к демереджу применяются те же правила, что и к фрахту: действует тот же режим взыскания и тот же срок давности⁴. При этом демередж начисляется автоматически. В то же время другие французские исследователи такой подход критикуют, поскольку полагают, что демередж по своей логике имеет скорее компенсационную природу, нежели природу вознаграждения за дополнительно предоставленное время⁵.

Во Франции требование об уплате фрахта обеспечивается установленным законом преимущественным правом перевозчика на груз (privilège)⁶. Поскольку демередж рассматривается как акцессорная к фрахту надбавка, на него

распространяется тот же обеспечительный режим⁷. Поэтому удержание может обеспечивать не только «чистый» фрахт, но и демередж⁸.

Вместе с тем во французской практике встречаются случаи, когда при сочетании поведения фрахтователя с обстоятельствами непреодолимой силы на него возлагается лишь соответствующая часть демереджа, а вина судовладельца может служить основанием для частичного освобождения фрахтователя от его уплаты⁹. Такие решения в определенной степени сближают демередж с мерой ответственности и показывают, что практическое применение института не во всех случаях полностью соответствует его законодательной квалификации как надбавки к фрахту.

Для определения правовой природы рассматриваемого института в России следует напрямую обратиться к позиции российского законодателя.

Согласно ст. 132 КТМ РФ, демередж определяется как плата, причитающаяся перевозчику за простой судна в течение контрсталийного времени. В свою очередь, согласно ст. 131 КТМ РФ, под контрсталийным временем понимается дополнительное время ожидания, которое начинает исчисляться по окончании срока, в течение которого перевозчик предоставляет судно для погрузки груза и держит его под погрузкой груза без дополнительных к фрахту платежей (сталийного времени).

Употребление законодателем именно формулировки «плата» в тексте нормы наводит на мысли, что правовая природа демереджа в российском праве является договорной. Этой гипотезе можно найти ряд подтверждений в смежном законодательном регулировании.

² Code des transports (France), art. R5423-23 // Légifrance: le service public de la diffusion du droit. URL: <https://www.legifrance.gouv.fr> (дата обращения: 13.04.2026).

³ Rémond-Gouilloud M. Droit maritime. Paris, 1993. P. 283; Aisenstein L. Staries et surestaries en droit français et comparé. LGDJ, 1965, P. 51.

⁴ Rodière R. Droit maritime. Paris, 1997. No. 309. P. 290.

⁵ Gourbeyre H. Surestaries : du contrat d'affrètement au voyage au contrat de transport. 2020. P. 20. URL: https://pole-transport-facdedroit.univ-amu.fr/sites/pole-transport-facdedroit.univ-amu.fr/files/public/master_maritime_-_heloise_gourbeyre_-_surestaries_2.pdf (дата обращения: 14.04.2026).

⁶ Code des transports (France), art. L5423-3 // Légifrance: le service public de la diffusion du droit. URL: <https://www.legifrance.gouv.fr> (дата обращения: 01.10.2026).

⁷ Grid M. Le paiement du fret. 2009. P. 24. URL: <https://www.mcoours.net/cours/pdf/hasclit2/hassclit356.pdf> (дата обращения: 14.04.2026).

⁸ Ibid.

⁹ Karimi A. Staries et surestaries relatives aux opérations de chargement et de déchargement dans la charte partie au voyage. 2016. P. 104. URL: https://isamveri.org/pdfdrg/G00065/2016_40/2016_40_KARIMIA.pdf (дата обращения: 14.04.2026).

Так, в ст. 423 ГК РФ¹⁰ слово «плата» упоминается в контексте разграничения договоров на возмездные и безвозмездные. В этой норме плата отождествляется со встречным предоставлением за исполнение стороной своих обязанностей по возмездному договору.

В ряде договорных типов «плата» также используется в контексте предоставления. Например, согласно п. 1 ст. 614 ГК РФ¹¹, арендатор обязан своевременно вносить плату за пользование имуществом (арендную плату).

Отдельно следует указать на формулировку «без дополнительных к фрахту платежей», относящуюся к стальнойному времени. Вряд ли ответственность можно было бы назвать именно дополнительным к уже установленному фрахту платежом, ведь используемое выражение подчеркивает общность оснований их возникновения.

Всё это позволяет нам сделать вывод, что как минимум российское законодательство воспринимает демередж как самостоятельное денежное обязательство, возникающее из договора в силу простоя во время погрузки груза. В таком случае можно сказать, что демередж является как бы отдельным тарифом времени осуществления грузовых операций. В целом это соответствует упомянутому ранее французскому подходу.

Однако одной лишь ссылки на законодательное регулирование демереджа недостаточно, поскольку значение имеет также его восприятие и применение в судебной практике. Далее приведены правовые позиции арбитражных судов, изложенные в судебных актах, которые впоследствии не были отменены вышестоящими инстанциями.

В практике демередж может отождествляться с договорной провозной платой за дополнительное время использования судна для перевозки груза, из-за чего суды приходят к выводу,

что он не является штрафной санкцией¹². Также демередж относят к расходам по исполнению договора, а не к договорной неустойке¹³. Руководствуясь соответствующей логикой, правоприменители порой отказываются применять к сумме демереджа институт снижения неустойки по ст. 333 ГК РФ¹⁴.

При этом суды начисляют неустойку на сумму демереджа, так как он квалифицируется ими как плата за простой судна в пределах контрстальнойного времени, представляющего собой самостоятельное гражданско-правовое обязательство фрахтователя¹⁵.

Существует соображение, соответствующее ранее приведённым позициям, согласно которому демередж является договорной платой за ожидание судна под погрузкой в контрстальнойное время, а не мерой гражданско-правовой ответственности или обеспечением, в связи с чем пропуск стальнойного времени нельзя считать нарушением договора¹⁶.

Более того, суды отказываются применять положения конкретного договора об освобождении от ответственности за задержки и (или) потери, вызванные ограничениями, вводимыми портовыми властями, полагая, что демередж является договорным обязательством¹⁷.

В связи с приведёнными позициями можно сказать, что в современной российской судебной практике получил распространение подход, в соответствии с которым обязанность уплатить демередж является самостоятельным обязательством по договору морской перевозки груза.

Исходя из упомянутой квалификации демереджа, можно указать на некоторые практические правовые последствия.

Во-первых, получается, что простой судна сверх стальнойного времени – это не правонарушение. За это не установлена ответственность в виде возможности взыскания убытков.

¹⁰ Гражданский кодекс Российской Федерации (часть первая) от 30.11.1994 № 51-ФЗ (ред. от 31.07.2025) // СЗ РФ. 1994. № 32. Ст. 3301.

¹¹ Гражданский кодекс Российской Федерации (часть вторая) от 26.01.1996 № 14-ФЗ (ред. от 24.06.2025) // СЗ РФ. 1996. № 5. Ст. 410.

¹² Решение Арбитражного суда города Москвы от 12.09.2023 по делу №А40-6755/23-61-50.

¹³ Постановление Четырнадцатого арбитражного апелляционного суда от 01.12.2022 по делу №А05-2475/2022.

¹⁴ Постановление Тринадцатого арбитражного апелляционного суда от 27.05.2022 по делу №А56-6355/2022.

¹⁵ Постановление Восьмого арбитражного апелляционного суда от 31.12.2022 по делу №А70-14648/2021.

¹⁶ Решение Арбитражного суда Северо-Кавказского округа от 28.02.2018 по делу №А53-1930/2017.

¹⁷ Постановление Пятнадцатого арбитражного апелляционного суда от 23.08.2024 по делу №А53-45613/2023.

Тем не менее за неуплату самого демереджа убытки можно взыскать по ст. 393 ГК РФ. Во-вторых, поскольку демередж не является неустойкой, то его размер нельзя снизить по ст. 333 ГК РФ. В-третьих, на сумму демереджа начисляются проценты по ст. 413 КТМ РФ. В-четвёртых, требование уплатить демередж является денежным обязательством, которое учитывается при определении наличия признаков банкротства должника, согласно ст. 4 Федерального закона «О несостоятельности (банкротстве)», и удовлетворяется в третью очередь в соответствии со ст. 137 упомянутого закона¹⁸.

Важно отметить и существующую в литературе критику данного подхода в России¹⁹. Она в основном посвящена экономической стороне отношений, возникающих в связи с договором морской перевозки груза.

Во-первых, если считать демередж обычной платой за «дополнительное время», то даже очень длительная задержка грузовых операций не будет нарушением договора, а будет лишь оплачиваться по ставке демереджа. Тогда судовладелец может лишиться возможности расторгнуть договор из-за существенной задержки, хотя рыночные ставки фрахта за это время могли возрасти, и фиксированный демередж уже не покрывает его потери. Во-вторых, когда ставка демереджа не согласована, закон ориентирует на расходы на содержание судна и экипажа, что больше напоминает компенсацию потерь, чем вознаграждение за услугу или за дополнительное время. В-третьих, ставка демереджа обычно учитывает и коммерческий интерес судовладельца, в том числе возможную потерю дохода из-за задержки рейса. Это, по мысли автора, приближает демередж скорее к заранее оценённым убыткам, чем к «цене дополнительного пользования судном».

Вместе с тем приведённые аргументы, основанные на экономическом содержании демереджа, сами по себе не позволяют однозначно определить его правовую природу.

При различной юридической квалификации демереджа в отдельных правовых порядках его экономическая составляющая остаётся сущностно неизменной, на что обращает внимание и В.К. Ермолин²⁰. Следовательно, один и тот же экономический интерес судовладельца может обеспечиваться посредством различных правовых конструкций. Как уже было показано, во французском праве он реализуется посредством дополнительной договорной платы, тогда как в английском праве, что будет рассмотрено далее, – посредством заранее оценённых убытков. Поэтому компенсационная направленность демереджа сама по себе не предопределяет его квалификацию как меры гражданско-правовой ответственности.

Подводя промежуточные итоги, можно сказать, что системное толкование положений КТМ РФ позволяет сделать вывод о тяготении российской законодательной модели демереджа к его пониманию как самостоятельной договорной платы, что сближает ее с французским подходом. Такой подход получил заметное распространение и в современной российской судебной практике, хотя, как будет показано далее, не является единственным.

Демередж по модели ответственности как объект судебного правотворчества

Согласно иному распространённому подходу, демередж является ответственностью за нарушение обязательства, то есть в рамках данного подхода осуществление погрузочных операций за пределами стаийного времени воспринимается как нарушение договора. Квалификация демереджа как меры гражданско-правовой ответственности представлена и в отечественной доктрине – А.Г. Калпин и Г.Г. Иванов характеризовали демередж как исключительную неустойку²¹.

Сходная по своей охранительной направленности, хотя и отличная по юридической конструкции модель используется в английском праве.

¹⁸ Федеральный закон от 26.10.2002 № 127-ФЗ (ред. от 09.04.2026) «О несостоятельности (банкротстве)» // СЗ РФ. 2002. № 43. Ст. 4190.

¹⁹ Путря К.Е. В демередже не увидели убытка судовладельца // Морское право. 2022. № 1. С. 50.

²⁰ Ермолин В.К. Проблема определения правовой природы демереджа, экономические аспекты демереджа // Закон и власть. 2026. № 3. С. 192.

²¹ Калпин А.Г. Договор фрахтования судна (чартер) как институт морского права: теоретические и практические проблемы: дис. ... д-ра юрид. наук. М., 1989. С. 339; Комментарий к Кодексу торгового мореплавания Российской Федерации / под ред. Г.Г. Иванова. М.: Спарк, 2000. С. 231.

Так, в Англии демередж имеет природу заранее оценённых убытков (liquidated damages)²².

Важно упомянуть, что в Англии предусмотренная сторонами обязанность возмещения ущерба, причинённого нарушением договора, не является неустойкой (penalty clauses) в экономическом смысле, который имеют в виду их суды. В Англии запрещено взыскание такой суммы, если она явно несоразмерна разумному и законному экономическому интересу (legitimate interest)²³. При этом неважно, как подлежащая взысканию сумма названа в договоре.

Исходя из этого, английский суд признаёт условие о заранее установленной выплате вследствие нарушения договора штрафным и, соответственно, не подлежащим принудительному исполнению, если предусмотренное им неблагоприятное последствие для нарушителя явно несоразмерно законному интересу кредитора в исполнении основного обязательства. При этом самостоятельного законного интереса исключительно в наказании нарушителя право не признаёт²⁴.

Стоит отметить, что в Англии само понимание правовой природы демереджа со временем изменялось²⁵. Если ранее суды часто воспринимали обязанность уплатить демередж как плату за дополнительное использование судна в ходе погрузки, то впоследствии в деле *President of India v. Lips Maritime Corporation* [1988] AC 395 (HL) было установлено, что демередж – это не плата за право задерживать судно, а ответственность в форме убытков, возникающая вследствие нарушения договора²⁶. Условие о демередже лишь определяет размер этих убытков, превращая их в заранее оценённые, но не меняет их природы.

К наиболее важным современным прецедентам, посвященным демереджу, относится дело *The Eternal Bliss*²⁷. Апелляционный суд пришел к выводу, что взыскание демереджа является исчерпывающим средством

возмещения потерь из-за просрочки погрузки или выгрузки по договору морской перевозки груза. При этом суд исходил из того, что демередж представляет собой liquidated damages. Как установил суд, демередж охватывает все убытки, возникшие вследствие такой просрочки, если чартером не предусмотрено иное.

В российском же морском торговом праве природу демереджа как ответственности принято связывать с п. 3 Информационного письма ВАС РФ № 81 от 13.08.2004 «Обзор практики применения арбитражными судами Кодекса торгового мореплавания Российской Федерации», согласно которому «невыгрузка грузов другими грузополучателями в сроки, предусмотренные договором морской перевозки груза, не освобождает ответчика от выполнения своих договорных обязательств и ответственности за их невыполнение, включая обязанность уплатить демередж»²⁸.

Буквальное толкование данного положения подталкивает к рассмотрению демереджа как ответственности в том смысле, что обязанность уплатить демередж относится к ответственности за невыполнение договорных обязательств. Таким образом, ВАС РФ фактически «включил» демередж в ответственность. Однако, как представляется, принципиальное значение имеет не сама позиция ВАС РФ, а то, каким образом она была воспринята и истолкована судами нижестоящих инстанций.

Так, в разное время судебная практика воспринимала демередж то как неустойку, то как убытки. Несмотря на то, что оба института могут выполнять компенсационную функцию, их правовой режим различается. Если демередж квалифицируется как неустойка по ст. 330 ГК РФ, кредитор не обязан доказывать размер фактически понесённых убытков, а суд вправе при наличии оснований применить ст. 333 ГК РФ. Если же демередж рассматривается как обычные убытки по ст. 15 и 393 ГК РФ,

²² Schofield J. *Laytime and Demurrage*. 6th ed. London. 2011. P. 358.

²³ *Cavendish Square Holding BV v. Makdessi; ParkingEye Ltd v. Beavis* [2015] UKSC 67.

²⁴ Ibid.

²⁵ Schofield. Op. cit. P. 358.

²⁶ Ibid., 359.

²⁷ *K Line PTE Ltd v. Priminds Shipping (HK) Co Ltd (The Eternal Bliss)* [2021] EWCA Civ 1712.

²⁸ Информационное письмо Президиума ВАС РФ от 13.08.2004 № 81 «Обзор практики применения арбитражными судами Кодекса торгового мореплавания Российской Федерации».

необходимо доказать их наличие, размер и причинную связь. При этом английская конструкция *liquidated damages* представляет собой заранее согласованную оценку потерь и также не предполагает доказывания их фактического размера, поэтому один лишь критерий бремена доказывания не позволяет разграничить неустойку и заранее оценённые убытки.

В пользу первого подхода сложилась следующая судебная практика.

В части отказа во взыскании пеней суды исходят из того, что демередж сам по себе является неустойкой за ненадлежащее исполнение договора морской перевозки и обязанность его уплаты уже установлена соответствующим договором транспортной экспедиции, а доводы о несогласии с квалификацией демереджа как меры гражданско-правовой ответственности объявляются несостоятельными, что говорит об этом правовом институте как о мере гражданско-правовой ответственности нарушителя обязательства по договору морской перевозки груза²⁹.

Обязанность уплатить демередж называют охранительным обязательством, основанием возникновения которого является превышение фрахтователем согласованного стальнойно-го времени погрузки ввиду того, что этот факт представляет собой неординарную, не ожидаемую динамику правоотношений, из-за чего получается, что направленность демереджа состоит в удовлетворении имущественного интереса управомоченной стороны, затронутого нарушением регулятивного правоотношения, связанного с обычными действиями его участников³⁰.

Широко цитируемой оказалась аргументация, согласно которой демередж не является ни фрахтом (платой, вознаграждением) по договору морской перевозки, ни возмещением убытков, поскольку его взыскание не поставлено в зависимость от того, действительно ли понёс перевозчик убытки и каковы их размеры³¹. Эта позиция была воспринята некоторыми судами³². Некоторые суды добавляют³³, что демередж не является возмещением убытков, поскольку его взыскание не поставлено в зависимость от того, действительно ли понёс перевозчик убытки и каковы их размеры, а представляет собой меру гражданско-правовой ответственности за ненадлежащее исполнение обязательств по договору морской перевозки.

Демередж иногда рассматривается не в качестве платы за исполнение договора морской перевозки, но в качестве гражданско-правовой санкции, так как предоставление судна для погрузки, выгрузки груза сверх стальнойного времени не входит в предмет договора³⁴. Демередж квалифицируется как мера гражданско-правовой ответственности за нарушение обязательств по договору, размер которой установлен в договоре³⁵. Во взыскании демереджа отказывают, обосновывая это тем, что он является мерой ответственности, а применение двух мер (истец требовал возмещения убытков и уплаты неустойки одновременно) за одно правонарушение гражданское законодательство не допускает³⁶. Как пишет К.Е. Путря, убытки видят в демередже значительно реже³⁷. Взыскание демереджа в исключительных случаях считают возмещением убытков от несения расходов по содержанию судна на стоянке под грузовыми операциями³⁸.

²⁹ Определение Высшего арбитражного суда Российской Федерации от 23.01.2014 по делу №А73-15742/2012.

³⁰ Постановление Арбитражного суда Дальневосточного округа от 14.11.2023 по делу №А51-19414/2022.

³¹ Постановление Арбитражного суда Дальневосточного округа от 01.04.2008 по делу №А51-12993/2007.

³² Решение Арбитражного суда Краснодарского края от 21.03.2022 по делу №А32-49247/2021; Постановление Двенадцатого арбитражного апелляционного суда от 02.06.2023 по делу №А06-2852/2022; Решение Арбитражного суда Самарской области от 31.01.2017 по делу №А55-3244/2016; Решение Арбитражного суда Самарской области от 07.06.2019 по делу №А55-8375/2019.

³³ Решение Арбитражного суда Самарской области от 31.01.2017 по делу №А55-3244/2016; Решение Арбитражного суда Самарской области от 07.06.2019 по делу №А55-8375/2019.

³⁴ Решение Арбитражного суда Ростовской области от 26.01.2016 по делу №А53-25798/15; Решение Арбитражного суда Ростовской области от 06.09.2016 по делу №А53-13009/16.

³⁵ Решение Арбитражного суда города Москвы от 04.05.2022 по делу №А40-279765/21.

³⁶ Постановление Пятнадцатого арбитражного апелляционного суда от 14.03.2016 по делу №А53-25765/2015.

³⁷ Путря К.Е. Указ. соч. С. 48.

³⁸ Постановление Арбитражного суда Дальневосточного округа от 05.12.2018 по делу №А37-2657/2017 URL: <https://kad.arbitr.ru/> (дата обращения: 13.04.2026).

В результате сложившаяся практика демонстрирует отсутствие какого-либо единообразия. Можно сделать вывод, что ВАС РФ последовательно придерживался английского подхода в своих решениях и разъяснениях. Но вместе с этим в практике нижестоящих судов не удалось проследить устойчивой тенденции к какому-либо из описанных подходов – противоположные позиции о том, является ли демередж неустойкой или суммой убытков, могут сосуществовать одновременно в разных арбитражных судах нашей страны. Суды фактически подменяют решение вопроса о правовой природе демереджа его функциональным толкованием в каждом конкретном споре, что снижает уровень правовой определённости и предсказуемости правоприменения и заставляет стороны уделять договорной работе повышенное внимание.

Отграничение демереджа от иных правовых конструкций как способ выявления его правовой природы

Своеобразной противоположностью института демереджа в российском праве можно назвать институт диспача. Их сопоставление позволяет точнее определить правовую природу демереджа, поскольку данные конструкции основаны на противоположных последствиях использования стальнойного времени.

Согласно ст. 133 КТМ РФ, диспачем является плата, причитающаяся фрахтователю за окончание грузовой операции до истечения стальнойного времени. Данная норма регулирует ситуацию, которая возникает в случае, если грузовая операция успевает завершиться до полного истечения стальнойного времени. Диспач в таком случае по своей сути является как бы поощрительной выплатой фрахтователю за досрочную обработку груза³⁹.

В доктрине отсутствует единое мнение о природе диспача, что приводит к отсутствию единообразия в судебной практике⁴⁰. Одни склонны оценивать диспач как скидку с фрахта либо как премию при наличии прямого согласования условий в договоре⁴¹. Другие же правоведы полагают, что диспач необходимо рассматривать как возврат переплаты фрахта, поскольку досрочное завершение грузовых операций означает экономию стальнойного времени⁴². В этом аспекте диспач отдалённо напоминает механизм института снижения цены⁴³ за той лишь разницей, что диспач, в отличие от снижения цены, не является средством защиты от нарушения⁴⁴ договорной обязанности.

В связи с этим можно выявить принципиальное отличие демереджа. В противоположность диспачу, демередж не опосредует возврат части предоставления и не служит способом перерасчёта фрахта в пользу фрахтователя. Его назначение состоит в ином: он оформляет имущественные последствия использования времени на грузовые операции сверх пределов, первоначально охватываемых стальнойным временем.

Таким образом, диспач по своей функции близок к соразмерному снижению цены, поскольку в обоих случаях происходит корректировка встречного предоставления, однако их правовая природа различна. Снижение цены выступает как средство защиты при нарушении, тогда как диспач не связан с ненадлежащим исполнением и представляет собой самостоятельный договорный механизм изменения эквивалента исполнения. Демередж, будучи противоположным диспачу по своей экономико-правовой направленности, не предполагает возврата части предоставления и не служит средством перерасчёта фрахта в пользу фрахтователя, а, напротив, оформляет имущественные последствия перерасхода стальнойного времени при осуществлении грузовых операций.

³⁹ Бутрим А.О. Проблемы правоприменения диспача и демереджа в российском морском праве: анализ нестандартных споров // Журнал прикладных исследований. 2025. С. 161.

⁴⁰ Там же. С. 162.

⁴¹ Там же.

⁴² Симоненко А.М. Статья 133 // Комментарий к Кодексу торгового мореплавания Российской Федерации: постатейный комментарий // КонсультантПлюс. 2008. URL: <https://www.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc&base=CMB&n=16169#fKXjSTVXNOBuyUf> (дата обращения: 13.04.2026).

⁴³ Карапетов А.Г. Статья 475 // Общие положения о купле-продаже, поставка товара и купля-продажа недвижимости: комментарий к статьям 454–491, 506–524, 549–558 Гражданского кодекса Российской Федерации / отв. ред. А.Г. Карапетов. М. 2023. С. 637.

⁴⁴ Там же. С. 608.

Также важно корректно отграничивать обязанность уплатить демередж от обязанности уплатить убытки, вызванные ненадлежащим исполнением договора.

Если институт демереджа применим в узконаправленных ситуациях, а именно в случаях осуществления грузовых операций в контрсталийное время, то убытки за простой возникают вследствие иного юридического факта – нарушения договора, что является общегражданским основанием ответственности, предусмотренным ст. 15 и 393 ГК РФ. При квалификации демереджа как договорной платы его взыскание само по себе не исключает требования об убытках, возникших из самостоятельного нарушения договора. Вместе с тем одновременное взыскание не должно приводить к двойной компенсации одного и того же имущественного интереса – если заявленные убытки фактически обусловлены той же задержкой и покрываются демереджем, для их дополнительного взыскания требуется самостоятельное основание. При квалификации демереджа как меры ответственности вопрос о его сочетании с убытками, напротив, решается по правилам о кумуляции соответствующих мер ответственности.

Характерным примером договорных убытков является простой судна вследствие того, что морская перевозка по договору была осуществлена судном в немореходном состоянии (с теми недостатками, за которые отвечает перевозчик), что в итоге привело к необходимости зайти в порт для выполнения работ по устранению поступления воды и оценки повреждений, что в свою очередь вызвало задержку рейса.

Аналогичный подход применяется и в ситуации, когда в ходе исполнения договора перевозки управомоченное лицо даёт перевозчику распоряжение об остановке в море и постановке судна на якорь. Такое распоряжение влечёт изменение исполнения обязательства и обуславливает простой судна вне рамок грузовых операций. В связи с этим возникающие потери перевозчика не могут квалифицироваться как демередж и подлежат возмещению в качестве убытков на общих основаниях гражданского законодательства.

В итоге можно сказать, что ситуация начисления демереджа отличается от ситуации начисления простых убытков за простой судна характером проводимых операций, в первом случае – это именно грузовые операции.

Наконец, согласно ст. 135 КТМ РФ, за задержку судна свыше контрсталийного времени фрахтователь обязан возместить перевозчику причинённые убытки, если задержка судна произошла по причинам, не зависящим от перевозчика. Указанная норма регулирует ситуацию, когда грузоотправитель задерживает судно в ходе грузовых операций на время, которое выходит за пределы предусмотренного сторонами контрсталийного времени.

Как видно напрямую из текста закона, правовая природа платы за «сверхконтрсталийное время» представляет собой убытки. Такое явное отграничение также может являться косвенным аргументом в пользу того положения, что демередж, в отличие от сверхконтрсталийного времени, по своей правовой природе не является убытками. Одновременно получается, что обязанность уплатить истребуемую сумму нуждается в доказывании всего состава убытков, кроме вины.

Примечательно, что во французском законодательстве о морском торговом праве, чей подход к институту демереджа, судя по всему, был реализован в российском, отсутствует такая категория, но при этом не исключается возможность решения данного вопроса в договоре⁴⁵.

Таким образом, осуществление грузовых операций в сверхконтрсталийное время отличается тем, что таковые происходят вне контрсталийного времени, предусмотренного сторонами в своем соглашении.

Заключение

Проведённый анализ показал, что российское законодательство стоит на позиции, что демередж по своей правовой природе является договорной платой и встречным предоставлением за возможность задержать судно под погрузку на согласованных условиях. В связи с этим можно сказать, что российский законодатель стоит на позиции французского понимания демереджа. В целом такой подход нашел отражение в современной судебной практике в России.

⁴⁵ Симоненко А.М. Указ. соч. Ст. 135.

Тем не менее английский подход, согласно которому обязанность уплатить демередж носит охранительный характер, также имеет место в российской судебной практике. Судя по всему, это связано с подходом, ранее сформулированным ВАС РФ в своем Информационном письме 2004 г.

Поскольку современная судебная практика по данному вопросу носит противоречивый характер, нельзя сказать, что вопрос о правовой природе демереджа однозначно решен на уровне правоприменения.

Проведённое исследование также позволяет выявить особенности демереджа в связи с проведённым разграничением демереджа от иных правовых институтов.

Так, демередж отличен от диспача тем, что обязанность уплатить его возникает, когда

фрахтователь осуществляет грузовые операции в контрсталийное время. Обязанность уплатить диспач противоположна – возникает у перевозчика в случае, когда фрахтователь осуществляет грузовые операции до полного истечения сталийного времени.

В отличие от простых убытков, возникающих из-за простоя судна, демередж охватывает только задержку, связанную с грузовыми операциями, и не применяется к иным случаям задержки судна при исполнении договора морской перевозки груза.

Плата за пределами контрсталийного времени отличается от демереджа, ведь первая начисляется за осуществление грузовых операций вне согласованного сторонами контрсталийного времени и однозначно является убытками. ■



Denis Kumpan,

Paralegal, Gate.Legal,
HSE student

The Legal Nature of Demurrage under Russian Law: When Case Law Departs from the Statutory Framework

Introduction

Loading operations constitute one of the key stages in the performance of a contract of carriage of goods by sea. The carrier must then transport the cargo to the port of discharge specified in the contract. Given how straightforward they may appear, cargo operations might be expected to present few difficulties. Nevertheless, difficulties inevitably arise both in everyday shipping practice and in the legal regulation of cargo operations.

One such issue is determining the legal nature of demurrage: payment for the vessel's delay during cargo operations in the demurrage period. The precise legal classification of this institution in Russian law has not only theoretical but also practical significance, as will be shown below.

For the issue at hand, it is important that the Merchant Shipping Code of the Russian Federation (hereinafter, the "MSC RF") regulates demurrage by several brief provisions without directly specifying its place among contractual payment, damages and other measures of civil-law liability. Therefore, the content of this institution must be established

not only from the text of the law but also with reference to case law, which is inconsistent on the question of its classification.

The issue has become particularly pressing as the number of disputes involving demurrage has increased in recent years, from 188 cases in 2022 to 270 in 2025, almost one and a half times.¹ Such trend indicates the growing practical significance of issues related to the calculation and recovery of demurrage, as well as a certain increase in disputes arising from these relationships. It is assumed that legal uncertainty in this area may be one contributing risk factor.

The Statutory Model of Demurrage as a Contractual Payment

Under the contractual-payment model, demurrage constitutes a separate contractual obligation and is treated as consideration for the carrier making the vessel available for loading beyond the laytime agreed by the parties.

It follows that, under this legal model, the obligation to pay demurrage is not a form of liability for breach of contract but an element of the agreed contractual exchange: the charterer

¹ The statistics are based on the number of cases recorded in the Russian Commercial Courts' Case File Database (Kartoteka arbitraznykh del) for the relevant years, <https://ras.arbitr.ru/>.

pays not for the mere fact of delay but for the additional use of the vessel beyond laytime. The obligation to pay demurrage therefore arises when the charterer exercises the contractual option to detain the vessel for loading on the agreed terms.

This model may loosely be described as the French approach, since Article R5423-23 of the French Transport Code (Code des transports) describes demurrage (surestaries) as a supplement to freight (supplément de fret).²

Demurrage is treated as an addition to freight rather than damages: French legal scholarship regards it as part of the economics of the contract of carriage itself.³ Accordingly, demurrage is subject to the same rules as freight, including the same rules on recovery and the same limitation period.⁴ At the same time, demurrage accrues automatically. Other French scholars, however, criticise this approach, considering demurrage to be compensatory in substance rather than remuneration for additional time made available.⁵

In France, the carrier's claim for freight is secured by a statutory privilege over the cargo (privilege).⁶ Since demurrage is treated as an accessory supplement to freight, the same security regime applies to it.⁷ Accordingly, the security extends not only to freight proper but also to demurrage.⁸

At the same time, French case law includes instances in which, where the charterer's conduct coincides with force majeure, the charterer is held liable for only a proportionate part of demurrage, while fault on the shipowner's part may justify partial relief from payment.⁹ Such judgments bring demurrage somewhat closer to a liability-based remedy and show that its application

does not invariably accord fully with its statutory characterisation as an addition to freight.

To establish the legal nature of demurrage in Russia, it is necessary to turn directly to the position adopted by the Russian legislature.

Article 132 of the MSC defines demurrage as the payment due to the carrier for the vessel's delay during the demurrage period. Article 131, in turn, defines that period as additional waiting time which begins once the period during which the carrier makes the vessel available for loading and keeps it available without payments additional to freight (laytime) has expired.

The legislature's use of the word "payment" suggests that demurrage has a contractual nature under Russian law. Support for this interpretation can be found in related statutory provisions. Thus, Article 423 of the Civil Code of the Russian Federation (hereinafter, the "CC RF"),¹⁰ uses the term "payment" when distinguishing contracts for consideration from gratuitous contracts. In that provision, payment is understood as consideration furnished in return for a party's performance under a contract for consideration.

The term "payment" is likewise used to denote consideration under various types of contract. For example, Article 614(1) of the CC RF¹¹ requires a lessee to pay for the use of property (rent) in a timely manner.

Particular attention should also be paid to the words "without payments additional to freight" in the definition of laytime. It would be difficult to describe a liability for breach as a payment additional to freight already agreed, since this wording emphasises the common basis on which the two payments arise.

² Code des transports (France), art. R5423-23, Légifrance: le service public de la diffusion du droit. <https://www.legifrance.gouv.fr>.

³ M. Rémond-Gouilloud, *Droit maritime* (Paris, 1993), 283; L. Aisenstein, *Staries et surestaries en droit français et comparé* (LGDJ, 1965), 51.

⁴ R. Rodière, *Droit maritime* (Paris, 1997), no. 309, 290.

⁵ H. Gourbeyre, *Surestaries : du contrat d'affrètement au voyage au contrat de transport* (2020), 20, https://pole-transport-facdedroit.univ-amu.fr/sites/pole-transport-facdedroit.univ-amu.fr/files/public/master_maritime_-_heloise_gourbeyre_-_surestaries_2.pdf.

⁶ Code des transports (France), art. L5423-3, Légifrance: le service public de la diffusion du droit. <https://www.legifrance.gouv.fr>.

⁷ M. Grid, *Le paiement du fret* (2009), 24, <https://www.mccours.net/cours/pdf/hasclit2/hassclit356.pdf>.

⁸ *Ibid.*

⁹ A. Karimi, *Staries et surestaries relatives aux opérations de chargement et de déchargement dans la charte partie au voyage* (2016), 104, https://isamveri.org/pdfdrg/G00065/2016_40/2016_40_KARIMIA.pdf.

¹⁰ Civil Code of the Russian Federation (Part One), Federal Law No. 51-FZ of November 30, 1994 (as amended July 31, 2025), *Collection of Legislation of the Russian Federation* (1994), no. 32, art. 3301.

¹¹ Civil Code of the Russian Federation (Part Two), Federal Law No. 14-FZ of January 26, 1996 (as amended June 24, 2025), *Collection of Legislation of the Russian Federation* (1996), no. 5, art. 410.

These considerations suggest that Russian legislation, at least, treats demurrage as a separate monetary obligation arising under the contract when a vessel is detained during loading. On this view, demurrage operates, in effect, as a separate rate for the time spent on cargo operations. Broadly speaking, this accords with the “French” approach outlined above.

A consideration of the statutory rules alone is, however, insufficient: the way demurrage is understood and applied in case law is equally important. The following discussion examines the reasoning of the Russian commercial courts in judgments which were not subsequently overturned on appeal.

In some cases, courts equate demurrage with contractual freight payable for the additional use of the vessel in carrying the cargo and conclude that it is not a penalty.¹² Demurrage has also been characterised as an expense incurred in performing the contract, rather than a contractual penalty.¹³ Consistently with that reasoning, courts have sometimes refused to reduce demurrage under Article 333 of the CC RF, which permits the reduction of contractual penalties.¹⁴

Courts have also awarded penalties on unpaid demurrage, treating the latter as payment for the vessel's delay during the demurrage period and as a separate civil-law obligation of the charterer.¹⁵

Another view, consistent with the positions cited above, is that demurrage is a contractual payment for the vessel's waiting time during the demurrage period, rather than a form of civil liability or security, on that analysis, exceeding laytime cannot be regarded as a breach of contract.¹⁶

Moreover, courts have declined to apply contractual exclusions of liability for delays and/or losses caused by restrictions imposed by port authorities, on the basis that demurrage is a contractual obligation.¹⁷

In light of the positions outlined above, it can be said that an approach treating the obligation

to pay demurrage as an independent obligation under the contract of carriage of goods by sea has gained ground in contemporary Russian case law.

This characterisation of demurrage has several practical legal consequences.

First, delay of the vessel beyond laytime is not, on this view, a breach of contract. It does not give rise to liability in damages. Nevertheless, damages may be recovered under Article 393 of the CC RF for failure to pay demurrage itself. Secondly, as demurrage is not a contractual penalty, it cannot be reduced under Article 333 of the CC RF. Thirdly, interest accrues on demurrage under Article 413 of the MSC RF. Fourthly, a claim for demurrage is a monetary obligation taken into account when determining whether the debtor meets the criteria for insolvency under Article 4 of the Federal Law on Insolvency (Bankruptcy), and ranks in the third priority under Article 137 of that Law.¹⁸

It is important to mention the criticism of this approach existing in the literature in Russia.¹⁹ It mainly concerns the economic side of the relations arising under contracts of carriage of goods by sea.

First, if demurrage is treated simply as payment for “additional time,” even a very prolonged delay in cargo operations would not constitute a breach of contract: it would merely be payable at the demurrage rate. The shipowner might then be unable to terminate the contract for substantial delay, despite a possible rise in market freight rates and the failure of the fixed demurrage rate to cover its losses. Secondly, where no demurrage rate has been agreed, the statute refers to the costs of maintaining the vessel and crew, which looks more like compensation for loss than payment for a service or additional time. Thirdly, the demurrage rate usually reflects the shipowner's commercial interest, including potential loss of earnings caused by delay to the voyage. In the author's view, this makes demurrage more akin to liquidated damages than a “price for additional use of the vessel.”

¹² Judgment of the Moscow Commercial Court, September 12, 2023, Case No. A40-6755/23-61-50.

¹³ Judgment of the Fourteenth Commercial Court of Appeal, December 1, 2022, Case No. A05-2475/2022.

¹⁴ Judgment of the Thirteenth Commercial Court of Appeal, May 27, 2022, Case No. A56-6355/2022.

¹⁵ Judgment of the Eighth Commercial Court of Appeal, December 31, 2022, Case No. A70-14648/2021.

¹⁶ Judgment of the Commercial Court for the North Caucasus Circuit, February 28, 2018, Case No. A53-1930/2017.

¹⁷ Resolution of the Fifteenth Commercial Court of Appeal of 23.08.2024 in case No. A53-45613/2023.

¹⁸ Federal Law No. 127-FZ of October 26, 2002, “On Insolvency (Bankruptcy)” (as amended April 9, 2026), *Collection of Legislation of the Russian Federation* (2002), no. 43, art. 4190.

¹⁹ K. E. Putrya, “No Shipowner's Loss Found in Demurrage,” *Maritime Law*, no. 1 (2022): 50.

Nevertheless, arguments based on the economic substance of demurrage do not, in themselves, conclusively determine its legal nature. As V. K. Ermolin observes, its economic substance remains essentially unchanged even where different legal systems characterise it differently.²⁰ Consequently, the same economic interest of the shipowner may be protected through different legal mechanisms. As shown above, French law does so through an additional contractual payment, whereas English law, as discussed below, does so through liquidated damages. The compensatory purpose of demurrage does not therefore necessarily mean that it must be characterised as a form of civil liability.

By way of interim conclusion, a systematic interpretation of the MSC RF suggests that the Russian statutory model tends towards treating demurrage as an independent contractual payment, bringing it closer to the “French” approach. This view has also gained considerable support in contemporary Russian case law, although, as the following section shows, it is not the only approach.

Demurrage as a Form of Liability: Judicial Development of the Law-Making

Under another widely adopted approach, demurrage constitutes liability for breach of an obligation. Hence, on this view, carrying out loading operations beyond laytime amounts to a breach of contract. The characterisation of demurrage as a form of civil liability is also found in Russian legal scholarship: A. G. Kalpin and G. G. Ivanov described it as an exclusive contractual penalty.²¹

English law adopts a model with a similar protective purpose, albeit a different legal structure. In England, demurrage takes the form of liquidated damages.²²

It is important to mention that, in England, the obligation stipulated by the parties to compensate for damage caused by breach of contract is not a penalty clause in the economic sense that their courts have in mind. In England, recovery of such a sum is prohibited if it is clearly disproportionate to a reasonable and legitimate economic interest.²³ It does not matter how the sum payable is named in the contract.

Accordingly, an English court will classify a contractual provision requiring a predetermined payment on breach as a penalty, and therefore unenforceable, given that the detriment imposed on the party in breach is disproportionate to the legitimate interests of the other party in enforcing the primary obligation. At the same time, the law does not recognise punishment of the contract-breaker as a legitimate interest in itself.²⁴

It is worth noting that the English understanding of the legal nature of demurrage has evolved over time.²⁵ Whereas courts previously often regarded the obligation to pay demurrage as payment for additional use of the vessel during loading, the House of Lords held in *President of India v Lips Maritime Corporation* [1988] AC 395 (HL) that demurrage was not payment for a right to detain the vessel, but damages arising from a breach of contract.²⁶ The demurrage clause merely fixes the amount of those damages in advance, without changing their character.

Among the most significant recent demurrage authorities is *The Eternal Bliss*.²⁷ The Court of Appeal held that demurrage provides an exhaustive remedy for losses resulting from delay in loading or discharging under a contract of carriage of goods by sea. In reaching that conclusion, the Court proceeded on the basis that demurrage constitutes liquidated damages. It held that demurrage covers all losses arising from such delay, unless the charterparty provides otherwise.

²⁰ V. K. Ermolin, “The Problem of Determining the Legal Nature of Demurrage: Economic Aspects of Demurrage,” *Law and Power*, no. 3 (2026): 192.

²¹ A. G. Kalpin, *The Contract of Affreightment (Charterparty) as an Institution of Maritime Law: Theoretical and Practical Issues* (doctoral dissertation in law, Moscow, 1989), 339; G. G. Ivanov, ed., *Commentary on the Merchant Shipping Code of the Russian Federation* (Moscow: Spark, 2000), 231.

²² J. Schofield, *Laytime and Demurrage*, 6th ed. (London, 2011), 358.

²³ *Cavendish Square Holding BV v. Makdessi; ParkingEye Ltd v. Beavis* [2015] UKSC 67.

²⁴ *Ibid.*

²⁵ Schofield, *Laytime and Demurrage*, 358.

²⁶ *Ibid.* P. 359.

²⁷ *K Line Pte Ltd v. Priminds Shipping (HK) Co Ltd (The Eternal Bliss)* [2021] EWCA Civ 1712.

In Russian maritime law, the characterisation of demurrage as liability is commonly associated with paragraph 3 of Information Letter No. 81 of the Supreme Commercial Court of the Russian Federation dated 13 August 2004, “Review of the Practice of Application of the Merchant Shipping Code of the Russian Federation by Commercial Courts.” It states that “the failure of other consignees to discharge cargo within the periods stipulated by the contract of carriage of goods by sea does not release the defendant from its contractual obligations or from liability for their non-performance, including the obligation to pay demurrage.”²⁸

A literal reading of this passage points towards demurrage being a form of liability, since the obligation to pay it is included within liability for non-performance of contractual obligations. Thus, the Supreme Commercial Court of the Russian Federation effectively “included” demurrage in liability. What matters most, however, is arguably not the Supreme Commercial Court’s statement itself but how it was received and interpreted by lower courts.

At different times, Russian courts have treated demurrage either as a contractual penalty or as damages. Although both remedies may serve a compensatory function, their legal regimes differ. Where demurrage is characterised as a contractual penalty under Article 330 of the CC RF, the creditor need not prove the amount of loss actually suffered, and the court may reduce the penalty under Article 333 of the CC RF where the statutory conditions are met. If demurrage is instead treated as ordinary damages under Articles 15 and 393 of the CC RF, the existence and amount of loss and causation must be proved. By contrast, the English concept of liquidated damages involves an agreed advance assessment of loss and likewise dispenses with proof of the actual amount.

The burden of proof alone therefore does not distinguish a contractual penalty from liquidated damages.

The following case law supports the first approach.

In rejecting claims for additional penalties, courts have reasoned that demurrage itself constitutes a contractual penalty for improper performance of a contract of carriage of goods by sea, that the obligation to pay it is already provided for in the relevant freight forwarding agreement, and that arguments against characterising demurrage as a form of civil liability are rejected as unfounded, thereby reflecting an understanding of demurrage as a form of civil liability imposed on a party for breach of its obligations under the contract of carriage.²⁹

The obligation to pay demurrage has also been described as a protective obligation arising when the charterer exceeds the agreed laytime for loading, on the grounds that this constitutes an exceptional and unexpected development in the parties’ legal relationship, with demurrage thereby serving to protect the proprietary interests of the entitled party affected by a breach of the ordinary, primary contractual relationship.³⁰

A frequently cited line of reasoning is that demurrage is neither freight (payment or remuneration) under the contract of carriage nor damages, because its recovery does not depend on whether the carrier actually suffered loss or on the amount of any such loss.³¹ Some courts have adopted this position.³² Some have added that,³³ although demurrage is not damages because recovery does not depend on proof of actual loss or its amount, it is nonetheless a form of civil liability for improper performance of obligations under a contract of carriage of goods by sea.

Demurrage is sometimes regarded not as payment for performance of the contract

²⁸ Presidium of the Supreme Commercial Court of the Russian Federation, Information Letter No. 81 of August 13, 2004, “Review of Case Law on the Application of the Merchant Shipping Code of the Russian Federation by Commercial Courts.”

²⁹ Ruling of the Supreme Commercial Court of the Russian Federation, January 23, 2014, Case No. A73-15742/2012.

³⁰ Judgment of the Commercial Court for the Far Eastern Circuit, November 14, 2023, Case No. A51-19414/2022.

³¹ Judgment of the Commercial Court for the Far Eastern Circuit, April 1, 2008, Case No. A51-12993/2007.

³² Judgment of the Commercial Court of Krasnodar Krai, March 21, 2022, Case No. A32-49247/2021; Judgment of the Twelfth Commercial Court of Appeal, June 2, 2023, Case No. A06-2852/2022; Judgment of the Commercial Court of Samara Region, January 31, 2017, Case No. A55-3244/2016; Judgment of the Commercial Court of Samara Region, June 7, 2019, Case No. A55-8375/2019.

³³ Judgment of the Commercial Court of Samara Region, January 31, 2017, Case No. A55-3244/2016; Judgment of the Commercial Court of Samara Region, June 7, 2019, Case No. A55-8375/2019.

of carriage but as a civil-law sanction, on the basis that making the vessel available for loading or discharging cargo beyond laytime falls outside the subject matter of the contract.³⁴ Demurrage is qualified as a measure of civil-law liability for breach of obligations under a contract, the amount of which is established in the contract.³⁵ Claims for demurrage have been dismissed on the ground that it constitutes a form of liability and that civil law does not permit two forms of liability (the claimant sought both damages and a contractual penalty) for the same breach.³⁶ As K. E. Putrya notes, courts are considerably less likely to characterise demurrage as damages.³⁷ Exceptionally, recovery of demurrage has been viewed as compensation for the costs of maintaining the vessel while it remains alongside for cargo operations.³⁸

The resulting case law therefore lacks consistency. It may be concluded that the Supreme Commercial Court consistently followed the “English” approach in its judgments and guidance. At the same time, no settled preference for either of the approaches described above can be discerned in the judgments of lower courts: opposing views as to whether demurrage is a contractual penalty or damages continue to coexist across Russia’s commercial courts. In effect, courts substitute a functional interpretation of demurrage in individual cases for a determination of its legal nature. This diminishes legal certainty and predictability and requires parties to pay particular attention to contractual drafting.

Distinguishing Demurrage from Other Legal Concepts as a Means of Determining Its Legal Nature

In Russian law, despatch may be regarded as the counterpart of demurrage. Comparing the two helps clarify the legal nature of demurrage because they reflect opposite consequences of the use of laytime.

Under Article 133 of the MSC RF, despatch is the payment due to the charterer where cargo operations are completed before laytime expires. This provision deals with the situation in which cargo operations are completed before the full laytime allowance has been used. In substance, despatch is thus a form of incentive payment to the charterer for completing cargo operations early.³⁹

There is no consensus in legal scholarship on the nature of despatch, and case law is similarly inconsistent.⁴⁰ Some tend to regard despatch as a reduction in freight or a bonus, provided the contract expressly so stipulates.⁴¹ Other legal scholars believe that despatch must be regarded as a refund of freight overpaid, since early completion of cargo operations means a saving of laytime.⁴² In this respect, despatch bears some resemblance to the mechanism of price reduction,⁴³ with the crucial distinction that, unlike price reduction, it is not a remedy for breach⁴⁴ of a contractual obligation.

In this connection, a fundamental difference in demurrage can be identified. Unlike despatch, demurrage does not involve returning part of the consideration or adjusting freight

³⁴ Judgment of the Commercial Court of Rostov Region, January 26, 2016, Case No. A53-25798/15; Judgment of the Commercial Court of Rostov Region, September 6, 2016, Case No. A53-13009/16.

³⁵ Judgment of the Moscow Commercial Court, May 4, 2022, Case No. A40-279765/21.

³⁶ Judgment of the Fifteenth Commercial Court of Appeal, March 14, 2016, Case No. A53-25765/2015.

³⁷ Putrya, “No Shipowner’s Loss Found in Demurrage,” 48.

³⁸ Judgment of the Commercial Court for the Far Eastern Circuit, December 5, 2018, Case No. A37-2657/2017, <https://kad.arbitr.ru/> (accessed April 13, 2026).

³⁹ A. O. Butrim, “Problems in Applying Dispatch and Demurrage in Russian Maritime Law: An Analysis of Unusual Disputes,” *Journal of Applied Research* (2025): 161.

⁴⁰ *Ibid.*, 162.

⁴¹ *Ibid.*

⁴² A. M. Simonenko, “Article 133,” in *Commentary on the Merchant Shipping Code of the Russian Federation: Article-by-Article Commentary*, ConsultantPlus (2008), <https://www.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc&base=CMB&n=16169#fKXjSTVXNOBuyUf>.

⁴³ A. G. Karapetov, “Article 475,” in *General Provisions on Sale and Purchase, Supply of Goods, and Sale and Purchase of Real Estate: Commentary on Articles 454–491, 506–524, and 549–558 of the Civil Code of the Russian Federation*, ed. A. G. Karapetov (Moscow, 2023), 637.

⁴⁴ *Ibid.*, 608.

in the charterer's favour. Its purpose is different: it formalises the property consequences of using time for cargo operations beyond the limits initially covered by laytime.

Thus, despatch is functionally similar to a proportionate price reduction, as both involve an adjustment of consideration, but they differ in legal nature. Price reduction is a remedy for breach, whereas despatch is unrelated to improper performance and constitutes an independent contractual mechanism for adjusting the agreed exchange. Demurrage, being the economic and legal counterpart of despatch, neither returns part of the consideration nor adjusts freight in favour of the charterer; instead, it determines the financial consequences of exceeding laytime during cargo operations.

It is also important to distinguish the obligation to pay demurrage from the obligation to compensate loss caused by improper performance of the contract.

Whereas demurrage applies to a narrowly defined situation, namely cargo operations during the demurrage period, damages for vessel detention arise from a different legal event: breach of contract, the general basis of civil liability under Articles 15 and 393 of the CC RF. Where demurrage is characterised as contractual payment, its recovery does not, in itself, preclude a claim for damages arising from a separate breach of contract. However, concurrent recovery must not result in double compensation for the same proprietary interest; if the claimed losses arise from the same delay and are covered by demurrage, a separate basis is required for recovering them in addition. Where demurrage is characterised as a form of liability, the question of combining it with damages is instead governed by the rules on the cumulation of remedies.

A typical example of contractual damages is detention caused by carriage being performed with an unseaworthy vessel (having defects for which the carrier is responsible), which necessitates a call at a port to perform work to stop water ingress and assess the damage, thereby delaying the voyage.

A similar approach applies where, during performance of the contract of carriage, a person entitled to give instructions directs the carrier to stop at sea and anchor the vessel. Such an instruction alters performance of the

obligation and causes detention unrelated to cargo operations. The carrier's resulting losses cannot therefore be characterised as demurrage and must be recovered as damages under the general rules of civil law.

Thus, the circumstances giving rise to demurrage differ from those giving rise to ordinary damages for the detention of a vessel in the nature of the operations being carried out: in the former case, these are specifically cargo operations.

Finally, under Article 135 of the MSC RF, where a vessel is detained beyond the demurrage period, the charterer must compensate the carrier for the resulting loss, provided the detention was caused by circumstances beyond the carrier's control. This provision addresses the situation in which the shipper detains the vessel during cargo operations beyond the demurrage period agreed by the parties.

As is clear from the wording of the law itself, payment for detention "beyond the demurrage period" constitutes damages by its legal nature. This express distinction may also serve as an indirect argument in support of the proposition that demurrage, unlike payment for detention beyond the agreed demurrage period, is not, by its legal nature, damages. At the same time, a claim for such payment requires proof of all the elements necessary to establish liability for damages, except fault.

Notably, French maritime legislation, whose approach to demurrage appears to have influenced the Russian model, contains no corresponding category, although the parties remain free to address the issue by contract.⁴⁵

Thus, cargo operations carried out beyond the agreed demurrage period are distinguished by the fact that they take place after the expiry of the period on demurrage stipulated in the parties' agreement.

Conclusion

The analysis conducted has shown that Russian legislation treats demurrage as a contractual payment constituting consideration for the opportunity to detain the vessel for loading on agreed terms. It may therefore be said that the Russian legislature adopts the "French"

⁴⁵ Simonenko, *Commentary on the Merchant Shipping Code of the Russian Federation*, commentary on art. 135.

understanding of demurrage. Broadly speaking, this approach has also been reflected in contemporary Russian case law.

Nevertheless, the “English” approach, under which the obligation to pay demurrage is protective in nature, also features in Russian case law. This appears to be connected with the approach previously set out by the Supreme Commercial Court in its 2004 Information Letter.

Since modern case law on this issue is contradictory, the legal nature of demurrage cannot be regarded as conclusively settled at the level of judicial application.

The research conducted also makes it possible to identify the distinctive features of demurrage by distinguishing it from other legal institutions.

Thus, demurrage differs from despatch in that the obligation to pay it arises when the charterer carries out cargo operations during the period of time on demurrage. The obligation to pay despatch operates in the opposite direction: it arises for the carrier where the charterer completes cargo operations before laytime expires.

Unlike ordinary damages arising from detention of a vessel, demurrage covers only delay associated with cargo operations and does not apply to other instances of vessel detention during performance of a contract of carriage of goods by sea.

Compensation for detention beyond the demurrage period differs from demurrage, since the former is calculated for the performance of cargo operations outside the demurrage time agreed by the parties and constitutes damages. ■

IV. ОБЗОР НОВИНОК ЛИТЕРАТУРЫ ПО МОРСКОМУ ПРАВУ

1. И.К. Басаран. Загрязнение нефтью в Арктике и юридическая ответственность: от судов до морских установок.

Basaran, I. K. (2026). *Arctic oil pollution and legal liability: From ships to offshore installations*. Routledge.

В данной книге представлен всесторонний критический анализ правового регулирования ответственности и возмещения ущерба при аварийных разливах нефти в Северном Ледовитом океане – как с судов, так и с морских установок. В то время как изменение климата улучшает доступность Арктики для судоходства и добычи углеводородов, сложившиеся режимы ответственности подвергаются беспрецедентным испытаниям. Экстремально низкие температуры, подвижность морских льдов, географическая удалённость и ограниченные возможности реагирования ставят под сомнение применимость исходных представлений о порядке доказывания и практических мерах по ликвидации разливов, на которых были построены международные и национальные системы регулирования разливов нефти на море. На основе результатов научных исследований особенностей распространения нефти в покрытых льдом акваториях раскрывается, как условия арктической среды затрудняют обнаружение загрязнений, установление причинно-следственной связи, возмещение ущерба и обеспечение соблюдения правовых норм.

2. За рамками соглашения о совместной разработке: кейс-стади по избранным вопросам морского публичного права. Под ред. К. Джи-Хён, Д.М. Онга.

Jee-Hyun, C., Ong, D. M. (Eds.). (2026). *Beyond the Joint Development Agreement: Selected international case studies in the law of the sea*. Routledge.

В настоящей книге предлагается подробная правовая оценка морских «соглашений о совместной разработке» (JDAs), заключаемых между сотрудничающими прибрежными государствами. Такие соглашения касаются разведки и разработки месторождений углеводородов на спорных участках морского дна, в спорных районах континентального шельфа

и исключительных экономических зон, а также в пределах делимитированных морских границ. В книге вводится понятие «совместной разработки» как основы для заключения международных соглашений, позволяющих государствам вместе управлять общими углеводородными ресурсами. Центральное место в исследовании занимает сравнительный анализ отдельных соглашений о совместной разработке, проведённый специалистами-практиками, представителями государственных органов и учёными из разных стран.

3. П. Багден. Транзитные грузы (6-е изд.). Bugden, P. (2026). *Goods in transit* (6th ed.). Sweet & Maxwell.

По мере роста международной торговли и глобализации эта книга приобретает всё большую актуальность. В уникальной, доступной и практичной форме здесь собраны в единую систему различные аспекты общего коммерческого, частного морского, договорного, залогового, деликтного, вещного, агентского и транспортного права. В книге рассматриваются ключевые области договорного, залогового, деликтного, вещного права, права купли-продажи товаров и банковского права применительно к перевозке грузов; освещаются международные перевозки железнодорожным, автомобильным, морским и воздушным транспортом в контексте различных международных транспортных конвенций и мультимодальных перевозок и др. Шестое издание также охватывает ряд ключевых судебных дел и последних нововведений.

4. Правовые принципы судоходного бизнеса (изд. 2026 г.). Под ред. К. Ламбру.

Lambrou, C. (Ed.). (2026). *Legal principles in shipping business* (2026 ed.). Institute Of Chartered Shipbrokers.

Данная книга представляет собой специализированное справочное пособие по морскому частному праву для студентов и специалистов, которым необходимо разобраться в правовом регулировании судоходства, судового брокерства, фрахтования, морской перевозки грузов, «морских» договоров и международного

судоходного бизнеса. Издание знакомит читателей с основными правовыми принципами коммерческого судоходства и освещает практическое применение права в сфере морского судоходства. Книга будет особенно полезна тем, кто готовится к квалификационным экзаменам Института сертифицированных судовых брокеров (ICS), а также специалистам, которые стремятся углубить свои знания в области морского частного права и коммерческой практики.

5. Б.В. Соенс, Л. Блейен. Морское частное право для практиков.

Soens, B. V., Bleyen, L. (2026). *Maritime law for practitioners*. Independently published.

Данная работа является подробным прикладным введением в правовые, договорные, финансовые, страховые и операционные аспекты судоходной отрасли. В ней охватываются все этапы жизненного цикла судна – от судостроения и финансирования до фрахтования, аварий, страхования, пиратства, военных рисков и крьюинга, а также освещаются ключевые правовые принципы и практические аспекты современного судоходного бизнеса. Авторы делятся профессиональным опытом и практическими знаниями, полученными при работе с «морскими» договорами, финансировании судоходства, страховании и решении сопутствующих правовых и коммерческих вопросов.

6. С. Каттелан. *Mare clausum*: формирование морского публичного права в государственной практике и правовой доктрине раннего Нового времени (ок. 1350–1650 гг.).

Cattelan, S. (2026). *Mare clausum: The formation of the law of the sea in pre-modern state practice and legal doctrine (c. 1350–1650)*. Brill Nijhoff.

Кому принадлежит море? В поисках ответа на этот извечный вопрос автор книги проследживает историю притязаний на морские пространства с эпохи позднего Средневековья до раннего Нового времени, проливая свет на сложное переплетение правовых подходов, политических интересов и геостратегических реалий. К моменту выхода знаменитого трактата Гуго Гроция «*Mare liberum*» (1609 г.) в защиту принципа свободы морей противоречившие друг другу представления о правах государств на морские пространства уже на протяжении нескольких столетий определяли ход правовых дискуссий в Европе. На материале трёх

макрорегионов, а именно Средиземноморья, морей Северной Европы и Мирового океана, автор ставит под сомнение господствующие «гроциецентричные» нарративы и предлагает более широкий взгляд на то, как политические акторы и правоведы обосновывали исключительные права на морские пространства задолго до выхода трактата Джона Селдена «*Mare clausum*» (1635 г.). Автор оценивает евроцентричные основы современного морского публичного права и показывает, как исторические правовые аргументы и представления продолжают влиять на современное управление Мировым океаном.

7. М.М. Садовски. Пираты и морское частное право: правовые конструкции и культурные представления.

Sadowski, M. M. (2026). *Pirates and maritime law: Legal constructs and cultural perceptions*. Routledge.

В данной книге пиратство рассматривается не просто как историческая и современная преступная деятельность, а как комплексное явление, тесно переплетённое с правовыми конструкциями и культурными представлениями. В частности, автор изучает пересечение пиратства и права через три культурных образа пиратов: как властителей морей, борцов за свободу и искателей сокровищ. На основе первого образа в первой части книги раскрывается историческое определение пиратства и проводится различие между пиратами, буканьерами, корсарами и каперами. Далее автор проследживает эволюцию понятия пиратства в морском частном праве. Во второй части книги обсуждаются пиратские кодексы как ранние формы права, рассматриваются общественные структуры пиратских убежищ и пиратские судебные процессы. В третьей, заключительной части работы автор исследует правовые аспекты охоты за сокровищами. В завершение автор размышляет о природе взаимосвязи пиратства и права.

8. С. Фиетта, Р. Клеверли. Практическое руководство по делимитации морских пространств (2-е изд.).

Fietta, S., Cleverly, R. (2026). *A practitioner's guide to maritime boundary delimitation* (2nd ed.). Oxford University Press.

Данная книга остаётся авторитетным руководством для всех, кто занимается делимитацией морских пространств и разрешением

соответствующих споров, будь то в сфере права, технической практики, науки, государственной службы или смежных областях. Сочетание двух разных профессиональных взглядов и обширный опыт авторов позволили создать уникальное исследование, объединяющее правовые и технические подходы к принципам, методам и передовым практикам делимитации морских пространств с особым вниманием к развитию международной судебной практики со времён знаковых дел о континентальном шельфе Северного моря (1969 г.) и принятия Конвенции ООН по морскому праву (1982 г.). В этом полностью обновлённом издании рассматриваются ключевые изменения, произошедшие с 2016 года, такие как изменение значения островов и скалистых образований при делимитации, новые подходы к делимитации морского дна за пределами 200-мильной зоны, последствия изменения климата и возрастание роли внесудебного медиативного урегулирования споров.

9. Международная палата судоходства. Судоходство и окружающая среда: руководство по соблюдению обязательных требований (6-е изд.).

International Chamber of Shipping. (2026). *Shipping and the environment: A guide to environmental compliance* (6th ed.). International Chamber of Shipping.

Настоящая книга призвана в доступной форме познакомить читателей с непрерывно меняющимися нормами и операционными аспектами «зелёного перехода» в современном судоходстве. В работе разъясняется взаимосвязь судоходства и окружающей среды, что может быть полезно членам экипажей и береговому персоналу для понимания не только самих экологических требований, но и важности таких требований. Учитывая успех предыдущих изданий, шестое издание было дополнено в свете новейших экологических тенденций в отрасли. Для удобства практического применения в руководство также включили контрольный комплаенс-перечень, с помощью которого компании могут проверить, соответствуют ли их системы управления безопасностью и порядок эксплуатации судов действующим требованиям по охране окружающей среды.

10. Н. Кляйн, К. Перселл, Дж. Макнэлл. Подводные лодки в международном праве.

Klein, N., Purcell, K., & McNally, J. (2026). *Submarines in international law*. Cambridge University Press.

В данной книге впервые совместно рассматриваются история и современное регулирование деятельности подводных лодок с точки зрения различных областей международного права. Авторы демонстрируют случаи, когда использование подводных лодок оказывало влияние на развитие морского публичного права и права вооружённых конфликтов, а также показывают те области международного права, в которых нормы требуют изменений для более полного учёта особенностей деятельности подводных лодок. Это касается международного морского экологического права, права о применении силы, правил безопасного судоходства, международного уголовного права и международного права культурного наследия.

11. О. Вармер, Дж.П. Дельгадо. Право и политика после «Титаника»: роль кораблекрушения в развитии международных правил безопасности и спасания на море.

Varmer, O., Delgado, J. P. (2026). *Titanic law and policy: The wreck's role in changing international maritime safety and salvage law*. Springer.

В этой книге (в открытом доступе) раскрывается историческое значение гибели «Титаника» и её влияние на развитие права, в том числе на разработку первого договора о безопасности на море – Международной конвенции по охране человеческой жизни на море (SOLAS). В работе рассматриваются правовые акты, направленные на охрану затонувшего «Титаника», такие как Закон о морском мемориале парохода «Титаник» 1986 г. (*RMS Titanic Maritime Memorial Act*), международное соглашение об охране «Титаника», а также принятое в 2017 году законодательство по имплементации этого соглашения, благодаря которому соглашение вступило в силу между США и Великобританией. С 2012 года «Титаник» также находится под защитой Конвенции ЮНЕСКО 2001 г. Авторы предлагают новый взгляд на развитие соответствующего регулирования и государственной политики. ■

IV. REVIEW OF NEW PUBLICATIONS ON MARITIME LAW

1. Basaran, I. K. (2026). *Arctic oil pollution and legal liability: From ships to offshore installations*. Routledge.

This book provides a comprehensive and critical analysis of the legal liability and compensation frameworks governing accidental oil pollution in the Arctic Ocean, addressing both ship-source spills and pollution from offshore installations. As climate change transforms the Arctic into an increasingly accessible maritime and hydrocarbon frontier, existing liability regimes face unprecedented stress. Extreme cold, dynamic sea ice, remoteness, and limited response capacity disrupt the evidentiary and operational assumptions on which international and domestic oil pollution systems were built. Drawing on scientific analysis of oil behaviour in ice-covered waters, the book demonstrates how Arctic conditions complicate detection, causation, compensation, and enforcement.

2. Jee-Hyun, C., Ong, D. M. (Eds.). (2026). *Beyond the Joint Development Agreement: Selected international case studies in the law of the sea*. Routledge.

This book offers a detailed legal assessment of offshore 'joint development' agreements (JDAs) arising from cooperative negotiations between coastal States. These agreements focus on the exploration and exploitation of hydrocarbon deposits within disputed seabed areas, overlapping continental shelf and Exclusive Economic Zones claims, or across delimited maritime boundaries. Introducing 'joint development' as a framework for international agreements enabling States to collaboratively manage shared hydrocarbon resources, the book's central theme focuses on comparative analyses of selected offshore JDAs, examined by international practitioners, officials, and academics.

3. Bugden, P. (2026). *Goods in transit* (6th ed.). Sweet & Maxwell.

The subject matter of this book is of increasing relevance as international trade and globalisation continue to expand. The work gathers together and integrates in a unique,

accessible, and practical form many aspects of general commercial, shipping, contract, bailment, tort, property, agency, and transport law in one place. It considers key areas of contract, bailment, tort, property, sale of goods and banking law as relevant to the movement of goods; deals with trans-national transportation by rail, road, sea, and air in the context of the various international transport conventions and multi-modal transport, etc. The sixth edition also covers a number of key cases and developments.

4. Lambrou, C. (Ed.). (2026). *Legal principles in shipping business* (2026 ed.). Institute Of Chartered Shipbrokers.

This book is a specialist maritime reference designed for students and professionals who need to understand the legal framework governing shipping, shipbroking, chartering, carriage of goods by sea, maritime contracts, and international shipping business. The book introduces the legal principles that underpin commercial activities within the shipping industry and helps readers understand how law applies to practical maritime business transactions. It is particularly relevant for those studying the Institute of Chartered Shipbrokers (ICS) Professional Qualifying Examinations and for professionals seeking to strengthen their knowledge of shipping law and commercial practice.

5. Soens, B. V., Bleyen, L. (2026). *Maritime law for practitioners*. Independently published.

This book provides a practical and comprehensive introduction to the legal, contractual, financial, insurance and operational aspects of the shipping industry. Covering the life of a vessel from shipbuilding and financing through chartering, casualties, insurance, piracy, war risks and crewing, it brings together the key principles and practical considerations that arise in modern maritime business. The authors share their professional experience and practical insights from working with shipping contracts, maritime finance, marine insurance and related legal and commercial matters.

6. Cattelan, S. (2026). *Mare clausum: The formation of the law of the sea in pre-modern state practice and legal doctrine (c. 1350–1650)*. Brill Nijhoff.

Who owns the sea? This book explores this timeless question by tracing the development of claims over the sea from the late Middle Ages to the early modern era, shedding light on the complex interplay between legal arguments, political interests, and geostrategic realities. By the time Hugo Grotius's *Mare liberum* (1609) famously championed the freedom of the seas, competing traditions of 'claimed seas' had already shaped European legal debates for centuries. Examining three macro-regions—the Mediterranean, the seas of Northern Europe, and the world oceans—this study challenges the dominant Grotius-centric narrative, offering a broader perspective on how political actors and jurists justified exclusive maritime rights long before John Selden's *Mare clausum* (1635). While assessing the Eurocentric foundations of the modern law of the sea, it reveals how historical legal arguments and notions continue to shape contemporary ocean governance.

7. Sadowski, M. M. (2026). *Pirates and maritime law: Legal constructs and cultural perceptions*. Routledge.

This book examines piracy not just as a historical and contemporary criminal activity but as a complex phenomenon deeply interwoven with legal constructs and cultural perceptions. Specifically, it studies the intersection of piracy and law through a focus on three cultural images of pirates: as rulers of the seas, freedom fighters, and treasure seekers. The first part of the book, guided by the first image, takes up the historical definition of piracy, distinguishing between pirates, buccaneers, corsairs, and privateers. It then goes on to examine how the definition of piracy has evolved in international maritime law. The second part of the book discusses pirate codes as early forms of legal innovation, moving to the societal structures of pirate havens, and then to an analysis of pirate trials. The third and final part of the book investigates the legal aspects of treasure hunting. The book then concludes with a reflection on the nature of piracy's relationship with law.

8. Fietta, S., Cleverly, R. (2026). *A practitioner's guide to maritime boundary delimitation* (2nd ed.). Oxford University Press.

This book remains the definitive guide for anyone involved in maritime boundary-making and dispute resolution, whether from within law, technical practice, academia, government or related fields. Drawing on the combined perspectives and extensive experience of its authors, the book provides a unique blend of legal and technical insights into the principles, methods and best practices of maritime delimitation, with a particular emphasis on international jurisprudence since the landmark North Sea Continental Shelf cases (1969) and advent of the UN Convention on the Law of the Sea (1982). This thoroughly updated edition covers key developments since 2016, such as the changing role of islands and rocks in delimitation, developments in seabed delimitation beyond 200 miles from the coast, climate change impacts and the growing role of non-binding third-party dispute resolution procedures.

9. International Chamber of Shipping. (2026). *Shipping and the environment: A guide to environmental compliance* (6th ed.). International Chamber of Shipping.

This book provides an accessible entry point into the constantly evolving regulations and operational considerations that make shipping an even greener industry. By explaining the relationship between shipping and the environment, it helps crew and shoreside staff understand not only what environmental requirements are in place, but why these regulations matter. Building on the success of the previous editions, the sixth edition has been updated to reflect the latest industry environmental developments. Designed to support real-world application, the guide also includes a compliance checklist to help companies verify their safety management systems and ship operations align with current environmental requirements.

10. Klein, N., Purcell, K., & McNally, J. (2026). *Submarines in international law*. Cambridge University Press.

This is the first book to explore both the legal history and the contemporary regulation of submarine operations in varied areas of international law. The analysis demonstrates the instances where submarines influenced

the development of the law of the sea and the law of armed conflict, as well as highlighting where international law needs to give greater account for submarines in existing bodies of law—including international marine environmental law, the law on the use of force, navigational safety rules, transnational criminal law and international cultural heritage law.

11. Varmer, O., Delgado, J. P. (2026). *Titanic law and policy: The wreck's role in changing international maritime safety and salvage law*. Springer.

This open access book highlights the historical significance of Titanic, and its impact on law, including the first treaty on maritime safety—the Safety Of Life at Sea Convention (SOLAS). The work covers the laws that protect Titanic, e.g., the 1986 RMS Titanic Maritime Memorial Act, the international agreement on Titanic, and the 2017 implementing legislation that enabled its entry into force between the US and UK. UNESCO's 2001 Convention has also protected Titanic since 2012. The authors specifically address the evolution of these laws and policies from their perspectives. ■

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.



RUMLA

191124, Санкт-Петербург, ул. Орловская, д. 1А, офис 31-Н

тел.: +7 (812) 401-48-10

e-mail: rumla@rumla.org | web: rumla.org

Членами Ассоциации могут быть граждане РФ или юридические лица РФ

- ☐ гражданин РФ
☐ юридическое лицо РФ

Членство в Ассоциации может быть полное (с правом голоса) или ассоциированное (с правом совещательного голоса)*

- ☐ Полное членство
☐ Ассоциированное членство

* суммы взносов значительно отличаются, см. Положение о взносах rumla.org/members

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: _____

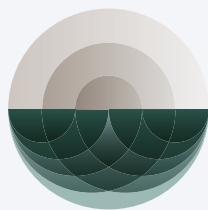
Подпись: _____

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: _____





RUSSIAN
MARITIME LAW
ASSOCIATION

Ассоциация морского права "RUMLA"



www.RUMLA.org

ISSN 2782-6872



9 772782 687007 >