

АССОЦИАЦИЯ
МОРСКОГО
ПРАВА



МОРСКОЕ ПРАВО

выпуск 4/25

Maritime Law Journal





О ЖУРНАЛЕ

Журнал «Морское право» основан Ассоциацией морского права (RUMLA) и является первым в России двуязычным (русско-английским) изданием научно-образовательной направленности в области морского права. Журнал предоставляет своим читателям информацию по наиболее актуальным вопросам правовой доктрины и правоприменительной практики в области морского права как в Российской Федерации, так и за рубежом. Цель журнала – способствовать унификации морского права во всех его аспектах.

ГЛАВНЫЙ РЕДАКТОР:

К.И. Краснокутский

ВЫПУСКАЮЩИЙ РЕДАКТОР:

А.В. Малаховский

РЕДАКЦИОННЫЙ СОВЕТ:

Дождев Д.В., профессор, д.ю.н.

Гницевич К.В., к.ю.н.

Приходько И.А., д.ю.н.

Путря К.Е., к.ю.н.

Ревякин А.П., к.ю.н.

Синицын С.А., д.ю.н.

Фалилеев П.А., к.ю.н.

Фигуров П.К., LL.M

Журнал «Морское право» зарегистрирован
Федеральной службой по надзору в сфере связи
и массовых коммуникаций.
Языки: русский и английский.
Свидетельство о регистрации печатного СМИ:
ПИ ФС № 77-79642 от 18.12.2020.
Свидетельство о регистрации сетевого издания СМИ:
ЭЛ № ФС 77-83945 от 11.10.2022.
Учредитель и издатель: Ассоциация морского права.
Адрес редакции и издателя: 191124, г. Санкт-Петербург,
ул. Орловская, д. 1, лит. А, оф. 31-Н.

Адрес типографии: «Т8 Издательские Технологии»,
109548, г. Москва, Волгоградский пр-т, 42, корп. 5.
Формат А4. Тираж 500 экз. Свободная цена.
Номер телефона и адрес электронной почты редакции:
+7 (812) 401 48 10, rumla@rumla.org
Порядковый номер выпуска и дата его выхода в свет:
4/2025, 31.12.2025
www.rumla.org.ru
Фото на обложках: Захаров А.Н.
Знак информационной продукции 16+
© «Морское право», 2025

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

The cover photo was taken by Andrey Zakharov

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

Languages: Russian, English.

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

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

Founder and Publisher: Maritime Law Association.

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

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

Format A4. Circulation 500 copies.

Distributed for free.

Phone number and email address of the Editorial office:

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

Issue number and publication date: 4/2025, 31.12.2025

www.rumla.org

Cover photos by A.N. Zakharov

Information product label 16+

© "Maritime Law Journal", 2025

Содержание

Вступительное слово	5
I. СОБЫТИЯ	9
1. 120-летний юбилей Российского общества морского права: как это было.....	9
2. Направленная ответственность и важность национального права: что обсуждали на 95-летию МАК.....	21
II. ОБЗОР СУДЕБНОЙ ПРАКТИКИ РОССИИ	25
Статистика и общий обзор за 4-й кв. 2025 г.	25
III. ЭССЕ ПО МОРСКОМУ ПРАВУ	32
Малаховский А. О конкурсе	32
Алиева П. Соотношение применимого права и типовых контрактов в сфере судостроения.....	38
Подгузова В. Морское страхование в условиях санкций: коллизионные вопросы и арбитражная практика	56
Баринская И. Определение причинно-следственной связи в морском страховании.....	79
Гаврилова В. Юрисдикционная оговорка в коносаменте. Конфликт юрисдикций. Опыт России и Испании	90
IV. СТАТЬИ	102
Чехин И. Шторм в морской перевозке: морские риски, форс-мажор и ответственность перевозчика	102
V. ОБЗОР НОВИНОК ЛИТЕРАТУРЫ ПО МОРСКОМУ ПРАВУ	115

Contents

Preface.....	7
I. EVENTS	15
1. The 120 th Anniversary of the Russian Maritime Law Society: A Retrospective.....	15
2. Channeled Liability and the Relevance of National Law: What Was Discussed at the MAC Anniversary Conference	23
II. REVIEW OF RUSSIAN CASE LAW	29
Statistics and General Overview 4 th Q 2025	29
III. MARITIME LAW ESSAY PRIZE.....	35
<i>Malakhovskiy A.</i> On the Essay Prize	35
<i>Alieva P.</i> The Correlation Between Applicable Law and Standard Contracts in Shipbuilding Industry	47
<i>Podguzova V.</i> Marine Insurance Under Sanctions: Conflict-of-Law Issues, Sanctions Clauses, Arbitration and Enforcement	68
<i>Barinskaya I.</i> Determining Causation in Marine Insurance	85
<i>Gavrilova V.</i> Jurisdiction Clause in a Bill of Lading. Conflict of Jurisdictions in Private International Law. Experience of Russia and Spain	96
IV. ARTICLES	109
<i>Chekhin I.</i> Storm in Maritime Carriage: Perils of the Sea, Force Majeure, and Carrier Liability	109
V. REVIEW OF NEW PUBLICATIONS ON MARITIME LAW AND THE LAW OF THE SEA.....	119

Вступительное слово



Четвертый выпуск журнала за 2025 год охватывает период с октября по декабрь.

Главным событием прошедшей осени для Ассоциации морского права стала конференция, приуроченная к 120-летию Российского общества морского права (РОМП). На мероприятие 31 октября в Wawelberg Hall пришло около сотни гостей, среди которых оказались ведущие российские юристы, представители крупных судоходных и страховых компаний.

Растянувшаяся почти на десять часов конференция уместила в себе две сессии – в первой презентовали уникальное исследование об истории Российского общества морского права, во второй состоялась дискуссия между юристами, которые обсудили шесть тем: от проблем подготовки новых специалистов до тонкостей взаимоотношения судовладельцев с государством на фоне санкционного давления.

Еще на мероприятии 31 октября наградили победителей конкурса эссе, который RUMLA провела в сентябре, приурочив к юбилею РОМП. Студенты со всей страны и даже из-за границы прислали более 30 работ, из которых мы выбрали четыре лучших – их тексты опубликовали в специальном разделе этого номера.

Не обошли вниманием мы и еще одну значимую дату. Ответственный секретарь RUMLA Алексей Малаховский подготовил репортаж с конференции, организованной к 95-летию Морской арбитражной комиссии при ТПП РФ. Докладчики в своих выступлениях затронули проблемы преемственности поколений в отрасли, арбитрабельность морских споров и особенности наложения в них обеспечительных мер.

В рубрике «Статьи» со своим материалом дебютирует старший юрист юридической компании «KISLOV.LAW» – Илья Чехин. Его исследование посвящено шторму как возможному основанию освобождения от ответственности при морской перевозке. Автор выяснил, что российские суды применяют строгий подход к бремени доказывания «опасности и случайности в море» и «непреодолимой силы», учитывая географию и сезон, силу и длительность воздействия шторма, а еще осведомленность капитана о метеоусловиях в рейсе.

Булат Каримов продолжает вести статистику «морских» дел. Для выпуска за четвертый квартал 2025 года необходимые цифры собрали Алексей Аракелов и Денис Кумпан. На этот раз мы указали лишь те споры, в которых суды прямо ссылаются на Кодекс торгового мореплавания при их рассмотрении. Поэтому значительно уменьшилось количество дел публично-правового характера. Теперь таблицы четче демонстрируют, в каких сферах вопросы торгового мореплавания возникают непосредственно, а не рассматриваются по касательной.

Завершается этот выпуск традиционной рубрикой – «Обзор новинок литературы по морскому праву». Куратор раздела Иван Кобченко отобрал двенадцать книг за четвертый квартал 2025 года.

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

Также я выражаю благодарность фотографу Андрею Захарову за предоставление фотографий для оформления обложек журнала.

*Президент Ассоциации морского права (RUMLA)
Константин Краснокутский*

Preface



The fourth issue of Maritime Law Journal for 2025 covers the period from October to December.

The Maritime Law Association's standout event this autumn was a conference held to commemorate the 120th anniversary of the Russian Maritime Law Society (RMLS). Around a hundred attendees gathered at the Wawelberg Hall on 31 October, among them prominent Russian lawyers and senior figures from major shipping and insurance firms.

The conference, which ran for almost ten hours, comprised two sessions. The first unveiled a unique study on the history of the Russian Maritime Law Society; the second saw lawyers debate

six issues, ranging from the challenges of training new specialists to the subtleties of how shipowners and the state engage with one another as sanctions bite.

On 31 October, the event also included the award ceremony for the RUMLA essay prize, which was launched in September to mark the Russian Maritime Law Society anniversary. Over 30 essays were submitted by students from across the country and even overseas; four were judged the strongest and are published in a special section of this issue.

Nor did we overlook another date of significance. Alexey Malakhovskiy, RUMLA's Executive Secretary, has prepared a conference report dedicated to the 95th anniversary of the Maritime Arbitration Commission at the Chamber of Commerce and Industry of the Russian Federation. The speakers explored issues of generational continuity within the sector, the arbitrability of maritime disputes, and the specific features of granting interim relief in such proceedings.

The "Articles" section features a debut contribution from a senior lawyer at KISLOV.LAW, Ilya Chekhin. The paper examines whether a storm may constitute a basis for exempting the carrier from liability in the carriage of goods by sea. The author revealed that Russian courts adopt a stringent approach to the burden of proving "perils and accidents of the sea" and "force majeure," with regard to such factors as the geography and season, the strength and duration of the storm's impact, and the master's awareness of meteorological conditions during the voyage.

Bulat Karimov continues to track statistics on maritime disputes. For the fourth-quarter 2025 report, the necessary data was gathered by Alexey Arakelov and Denis Kumpan. This time, we have only included those disputes in which the courts expressly referred to the Merchant Shipping Code when adjudicating the dispute. As a result, the number of public-law cases decreased significantly. The tables now more clearly demonstrate the areas in which issues of merchant shipping arise as a matter of substance, rather than merely tangentially.

This issue concludes with the Journal's traditional section – Review of New Literature on Maritime Law. Section curator Ivan Kobchenko compiled twelve books for the fourth quarter of 2025.

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

I also wish to acknowledge photographer Andrey Zakharov for providing photographs for the journal's covers.

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

I. СОБЫТИЯ

120-летний юбилей Российского общества морского права: как это было

31 октября 2025 года около сотни гостей собрались на конференции, которую Ассоциация морского права (RUMLA) проводила в Wawelberg Hall. Место выбрано не случайно – до революции 1917 года в этом здании располагался операционный зал Торгового банка, который не раз посещали члены Российского общества морского права (РОМП). О наиболее ярких страницах деятельности этой организации в первой части мероприятия рассказал ответственный секретарь RUMLA Алексей Малаховский. Он представил масштабное историческое исследование, проведенное Ассоциацией за четыре года.

История создания и исчезновения РОМП

Необходимость объединить специалистов в области морского права стала активно назревать еще во второй половине XIX века, когда развивалась тенденция к унификации правовых норм. Тренд не обошел стороной и сферу торгового мореплавания: в 1897 году в Антверпене был учрежден Международный морской комитет (Comité Maritime International, CMI, ММК), который поощрял создание национальных ассоциаций и их членство в ММК. В Российской империи весомую роль в этом процессе сыграл лично Великий князь Александр Михайлович (внук Николая I), возглавлявший Главное управление торгового мореплавания и портов.

РОМП было учреждено 18 мая 1905 года и с самого начала задумывалось как элитарное профессиональное сообщество. Согласно уставу, вступить в него могли лишь лица, «известные своей ученой или практической деятельностью в области морского права или морского промысла». Среди участников Общества были уважаемые юристы, теоретики и практики мор-

ского дела, военные, предприниматели, финансисты и страховщики, а еще обладатели более экзотичных профессий: композитор Николай Арцыбушев, этнограф Иван Азбелев и винозаводчик Иоганн Бекман. Более подробно с биографиями известных членов РОМП можно ознакомиться в журнале «Морское право» 2/2025, а с историей самого общества в журнале «Морское право» 1/2025.

Сразу несколько направлений охватывала деятельность членов Общества. Они участвовали в разработке масштабного «Уложения о торговом мореплавании», представляли интересы Российской империи в ММК, а еще проводили регулярные собрания, где обсуждали актуальные вопросы: от морской ипотеки и ограничения ответственности судовладельцев до правовых последствий кораблекрушений, подобных гибели «Титаника». Об этом свидетельствуют найденные нами в архивах документы, которые мы опубликовали в журнале «Морское право» 1/2025.

После октябрьской революции 1917 года общество фактически прекратило свою деятельность, а труды и наработки российских морских

Восстановление памяти о РОМП (2021 – 2025)



Обнаружили
на аукционе
печать Общества
и выкупили ее

Нашли первый
и единственный
известный список
членов общества
за 1913 год



Пролили свет на связь с морским
правом тех людей, которых
раньше позиционировали лишь
как экспертов в других областях

Отыскивали в архивах и впервые в
истории опубликовали документы,
связанные с повседневной
работой РОМП

юристов за непродолжительный, но активный период их работы в ММК были по большей части утеряны в результате гражданской войны и последовавшей волны репрессий.

Начиная с 2022 года, мы занялись активной исследовательской работой, чтобы по крупицам собрать историю РОМП. Важные для нас сведения мы обнаружили в Российском государственном историческом архиве, Российской национальной библиотеке, Центральном военно-морском архиве и архиве Северного пароходного общества. Большой интерес представляют дела и Главного управления торгового мореплавания и портов.

Некоторые находки оказались поистине уникальны. Например, найденный в архиве Северного пароходного общества протокол позволяет нам воссоздать полный список членов общества из 53 человек по состоянию на дату проведения собрания в 1913 году. На сегодня это единственный источник, который проливает свет на полный состав участников общества. Те, кто интересуется историей права, узнали пофамильно, с кого все начиналось.

Советский период

После исчезновения РОМП российское присутствие в ММК приостановилось вплоть до конца 60-х годов XX века. СССР приходилось участвовать в международной торговле, рати-

фицируя отдельные международные конвенции. Пришлось вернуться и к совместной работе с другими морскими державами, поэтому в 1968 году с подачи властей все же создали Советскую ассоциацию морского права, которую приняли в ММК от СССР. С распадом Союза она преобразовалась в Ассоциацию международного морского права, которую исключили из ММК по итогам общего голосования Ассамблеи в 2017 году.

Эпоха RUMLA

На этом история представительства России в ММК не закончилась. Новый этап начался семь лет назад с того, что трое российских юристов (Константин Краснотутский, Константин Путря и Филипп Вагин), практикующих в сфере морского права, учредили Ассоциацию морского права.

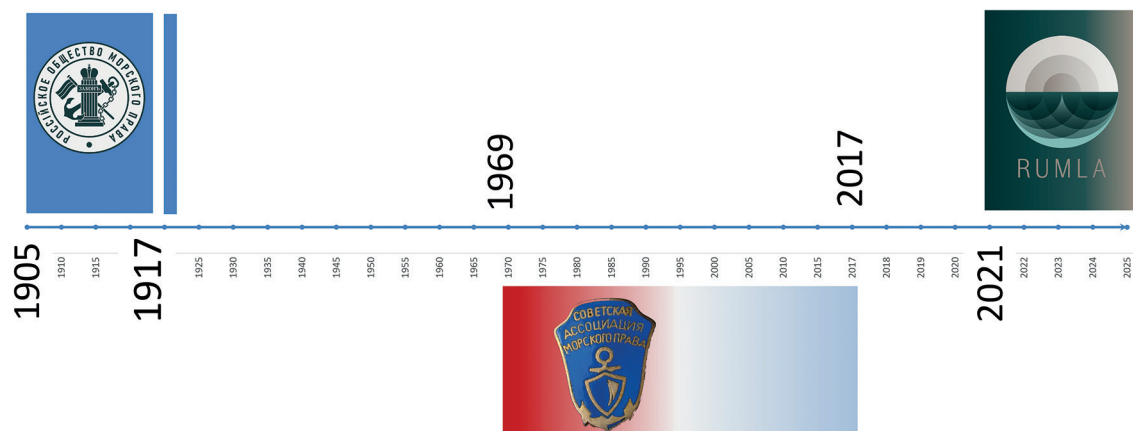
Морское право осложнено иностранным элементом, поэтому мы четко понимали, что без учета зарубежного опыта вряд ли удастся развить отрасль, отметил на конференции сам Константин Путря: «Так и возникла идея, создать площадку для обсуждения вопросов морского права внутри страны, а затем и восстановить членство в ММК».

Процесс вступления в Международный морской комитет для RUMLA разбился на три этапа:

1. Президент Ассоциации Константин Краснотутский провел личные консультации



Представительство России в ММК



с руководством CMI. Те обращали внимание, что предыдущая ассоциация из России не выполняла свои обязательства, в том числе, финансовые.

2. Подготовка заявления и его подача в ММК весной 2021 года. К этим документам были приложены две независимые гарантии от юрфирм NAVICUS.LAW и Fortis Juris на несколько десятков тысяч евро в обеспечение погашения советских долгов и оплату текущего членства.

3. Исполнительный комитет CMI рассмотрел заявку и уже осенью 2021 года вопрос о принятии RUMLA в качестве национальной ассоциации морского права от России был поставлен на голосование Ассамблеи. Подавляющим большинством голосов (98%) Международный комитет принял в свои члены Российскую ассоциацию морского права.

В 2022 году вторжение российских войск в Украину поставило под угрозу дальнейшее членство в ММК. Тогда на повестке осенней Ассамблеи Международного морского комитета в Антверпене стояло исключение России. Переговоры с руководством ММК были сложные, но мы смогли заручиться важной поддержкой нескольких стран, подчеркнул Краснокутский: «Нам удалось сохранить членство, так как RUMLA четко и публично заявила о приверженности фундаментальным принципам международного права. Члены, которые не придерживались этих принципов, добровольно вышли из Ассоциации».

На настоящий момент мы – одни из немногих отраслевых объединений от России, кому удалось сохранить свое представительство в крупной международной организации.

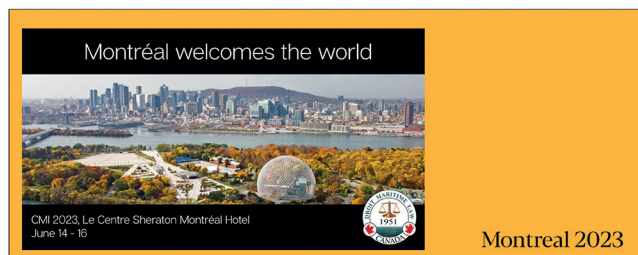
Подводя промежуточные результаты деятельности Ассоциации морского права, Константин Краснокутский и Константин Путря отметили заметные успехи просветительского направления – за пять лет пройден путь от публикации регулярных обзоров новостей морского права до запуска собственного федерального CMI. С 2021 года RUMLA выпускает первый в России двуязычный (русско-английский) научно-практический журнал «Морское право», который вы и читаете сейчас.

Кроме того, именно в 2025 году Ассоциации удалось:

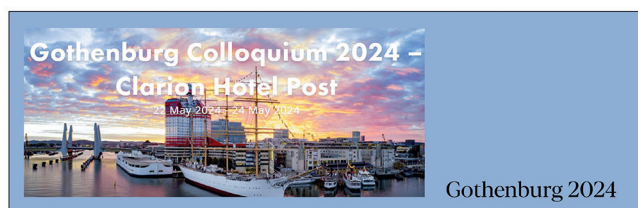
- опубликовать четыре выпуска журнала «Морское право»;
- поучаствовать в токийской конференции Международного морского комитета и проголосовать за принятие Lex Maritima (читайте подробнее в журнале «Морское право» 2/2025);
- провести конкурс эссе по морскому праву, в котором поучаствовало более 30 человек, включая студентов ведущих российских вузов;
- провести семинар по теме «Ограничение ответственности судовладельцев» (читайте подробнее в журнале «Морское право» 3/2025),



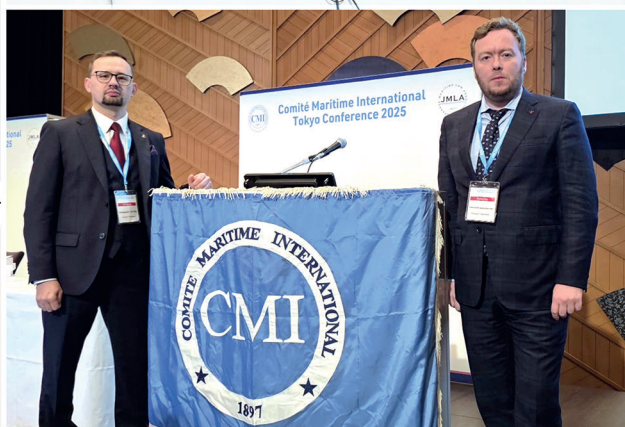
Antwerp 2022



Montreal 2023



Gothenburg 2024



- на котором спикером выступила вице-президент Морской арбитражной комиссии при ТПП РФ Анна Архипова;
- запустить онлайн-обсуждение отраслевых новостей с участием новых членов RUMLA;
 - подготовить концепцию Телеграм-канала Ассоциации, который заработает в январе 2026 года.

Дискуссионная часть конференции

Вторая половина деловой программы была полностью посвящена шести актуальным практическим вопросам:

- Как готовить молодых специалистов в сфере морского права

- Какие отраслевые образовательные программы необходимо развивать для судейского корпуса
 - Как меняется судебная практика по морским спорам: практика МАК, проблемы с признанием и исполнением решений иностранных арбитражей в России
 - Насколько популярна и эффективна медиация для разрешения морских споров
 - Что необходимо для совершенствования законодательного регулирования морских перевозок
 - Как судовладельцам выстраивать отношения с государством в новой реальности
- Все перечисленные темы в формате ток-шоу обсуждали пять спикеров.



Александр Медников

управляющий партнер
АБ «Юринфлот»



Анна Откина

партнер и руководитель транспортной практики в DENUO



Диана Подольян

адвокат, AK Lex Maritima, Telegram «МОРСКОЕ ПРАВО»



Константин Путря

к.ю.н., партнер NAVICUS.LAW



Полина Сенаторова

ПАО «ДВМП» (FESCO), директор Департамента комплаенс



Как показала дискуссия, остройшей проблемой отрасли остается разрыв между поколениями. Наблюдается явный дефицит молодых специалистов в области морского права и среди юристов, и среди ученых, и среди арбитров. Опытные кадры, обладающие уникальными знаниями, уходят, а новая волна не успевает перенимать их экспертизу, бил тревогу Константин Путря. По его мнению, без платформы

для передачи знаний и вовлечения молодежи критически важные компетенции могут быть утрачены. Сейчас юрфирмы вынуждены самостоятельно вырастить себе сотрудников буквально с нуля. В подтверждение этого тезиса Анна Откина рассказала, что они с коллегами отбирают талантливых молодых юристов, которых обучают «hard skills» в сфере морского права.





Еще одна тема, волнующая морских юристов в России – влияние санкций на судоходство и морскую торговлю. Полина Сенаторова призналась, что учитывать все санкционные риски становится сложнее. Сейчас ограничительные меры касаются уже и портов как географических объектов, и капитанов определенных судов, и особых экономических зон, и страховых компаний, и других крупных коммерческих организаций. Логистическим фирмам и грузоотправителям приходится проверять огромное количество составляющих перевозки на предмет санкционных рисков, что отнимает немало сил и времени. Чтобы хоть как-то минимизировать издержки, стоит развивать национальное регулирование, которое должно работать в наших интересах, отметила Полина Сенаторова.

При этом законотворческая деятельность в сфере морского права ведется крайне вяло. С момента принятия Кодекса торгового мореплавания (КТМ) 26 лет назад накопился огромный пласт судебных решений, которые до сих пор практически никак не систематизировались. Единственный значимый документ — информационное письмо ВАС РФ 2004 года — в некоторой мере устарел. По мнению Константина Путри, с которым согласился и Александр Медников, назрела острая потребность в новом ориентире. Отрасль ждет от Верховного Суда РФ либо полноценного постановления Пленума по применению КТМ, либо, как минимум, детального обзора судебной практики. Это поможет устранить противоречия в решениях разных судов, снизит нагрузку на судебную систему и даст бизнесу столь необходимую правовую определенность. ■

I. EVENTS

The 120th Anniversary of the Russian Maritime Law Society: A Retrospective

On 31 October 2025, around a hundred guests assembled at Wawelberg Hall for a conference hosted by the Russian Maritime Law Association (RUMLA). The choice of venue was far from coincidental: before the 1917 Revolution, the building had served as the main hall of the Trading Bank and was frequently visited by members of the Russian Maritime Law Society (RMLS). In the opening session, RUMLA's executive secretary, Alexey Malakhovskiy, outlined some of the most striking episodes in the Society's history and presented a substantial research project undertaken by the Association over the past four years.

The Rise and Fall of the Russian Maritime Law Society

It was the latter half of the nineteenth century, amid a broader tendency towards the unification of legal norms, that the urge to bring maritime law specialists together began to build. The commercial shipping sector was no exception: in 1897, the Comité Maritime International (CMI) was founded in Antwerp, promoting the establishment of national associations and their affiliation with the CMI. In the Russian Empire, a substantial contribution to this process was made by Grand Duke Alexander Mikhailovich (a grandson of Nicholas I), then serving as head of the Main Directorate of Merchant Shipping and Ports.

The Russian Maritime Law Society (RMLS) was established on 18 May 1905 and was initially conceived as an elite professional society. Under its charter, membership was restricted to individuals "known for their scholarly or practical work in the field of maritime law or merchant shipping." The Society's ranks included distinguished lawyers, maritime theorists and practitioners, military officers, entrepreneurs, financiers and insurers, as

well as individuals from less conventional backgrounds, including the composer Nikolai Art-sybushev, the ethnographer Ivan Azbelev and the wine manufacturer Johann Beckman. Further biographical information on notable members is available in *Maritime Law* journal 2/2025, while the history of the society itself is covered in *Maritime Law* journal 1/2025.

They contributed to the drafting of the large-scale *Merchant Shipping Code*, represented the Russian Empire at the CMI, and held regular meetings to discuss pressing issues, from maritime mortgages and the limitation of shipowners' liability to the legal consequences of major maritime casualties, including shipwrecks comparable to the loss of the *Titanic*. Archival materials we have uncovered and published in *Maritime Law* journal 1/2025 confirm this.

Following the October Revolution of 1917, the Society effectively ceased its activities, and much of the scholarship and practical work produced by Russian maritime lawyers during their brief but highly active period within the CMI was subsequently lost amid the Civil War and the ensuing wave of repression.

Reconstructing the Legacy of RMLS (2021–2025)



The Society's seal was recovered after being identified at auction.

The only known membership list of the Society, dating from 1913, was discovered.



The findings revealed a previously underappreciated link between these figures and maritime law, challenging earlier assumptions about the scope of their professional expertise.

Documents relating to the Society's day-to-day activities were recovered from archival holdings and published for the first time.

From 2022 onwards, we have undertaken an intensive research effort to reconstruct, piece by piece, the history of Russian Maritime Law Society. Particularly valuable information was uncovered in the Russian State Historical Archive, the National Library of Russia, the Central Naval Archive, and the archives of the Northern Steamship Company. The files of the Main Directorate of Merchant Shipping and Ports are especially noteworthy.

Some discoveries turned out to be genuinely remarkable. Minutes found in the Northern Steamship Company's archive, for instance, have enabled us to compile the Society's full membership list of 53 members as of a meeting held in 1913. To date, this remains the only source to provide a full account of the Society's membership. For those interested in legal history, it provides the names of the people from whom it all began.

The Soviet Period

Following the dissolution of Russian Maritime Law Society, Russia's presence within the CMI was suspended until the end of the 1960s. The USSR retained its place in the international trade and ratified a number of conventions. There was no choice but to renew the cooperation with other maritime powers, and in 1968, the state authorities established the Soviet Maritime Law

Association, which was admitted to the CMI on behalf of the USSR. With the Soviet Union's collapse, it was reshaped into the International Maritime Law Association, which was ultimately excluded from the CMI following an Assembly vote in 2017.

The RUMLA Chapter

Yet Russia's representation in the CMI did not end there. Seven years ago, a new chapter began when three Russian lawyers specialising in maritime law (Konstantin Krasnokutskiy, Konstantin Putrya and Filipp Vagin) established the Maritime Law Association.

Given that maritime law is bound up with foreign elements, we knew that the field could scarcely be developed without taking account of foreign experience, Konstantin Putrya, remarked at the conference: "That is how the idea was born to establish a domestic forum for discussing maritime law issues, and then to restore membership in the CMI."

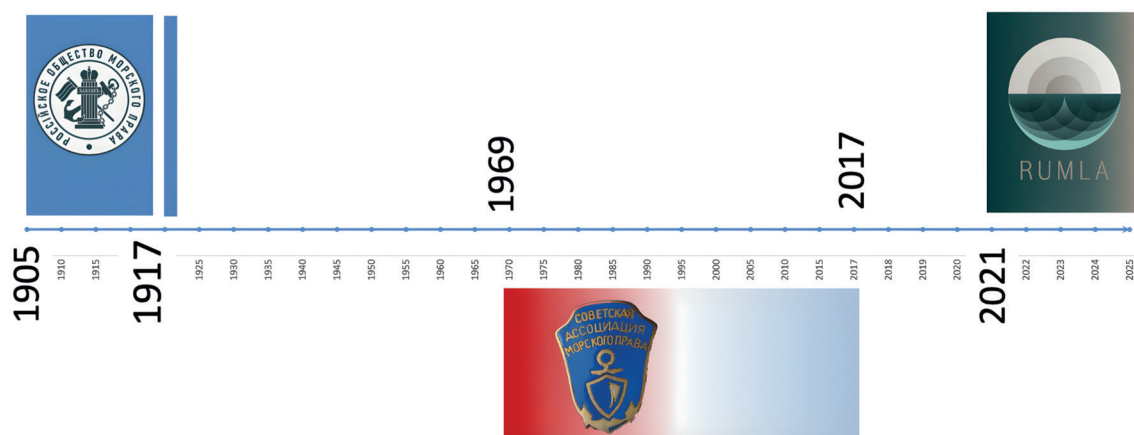
RUMLA's path back into the CMI unfolded in three stages:

1. The Association's President, Konstantin Krasnokutskiy, held discussions with the CMI leadership. They noted that the previous Russian association had failed to fulfil its obligations, including its financial ones.

2. The application form was prepared and filed with the CMI in spring 2021. It was accompanied by two independent guarantees from the law firms



Russia's Membership in the CMI



NAVICUS.LAW and Fortis Juris, totaling several tens of thousands of euros, to secure the repayment of outstanding Soviet debts and the payment of ongoing membership contributions.

3. The CMI Executive Committee examined the application and, by autumn 2021, RUMLA's admission as Russian Maritime Law Association was put before the Assembly. With 98% in favour, the CMI accepted RUMLA into membership.

In 2022, Russia's military invasion of Ukraine jeopardised continued membership in the CMI. The autumn Assembly of the Comité Maritime International in Antwerp was due to consider Russia's exclusion. Negotiations with the CMI leadership were challenging, but we succeeded in obtaining important backing from several countries, Krasnokutskiy noted: "We were able to preserve our membership because RUMLA made a clear and public commitment to the fundamental principles of international law. Those who did not adhere to these principles withdrew from the Association voluntarily."

As things stand, we are one of the few Russian industry associations that has succeeded in maintaining representation in a major international organisation.

Summing up the Association's steps forward to date, Konstantin Krasnokutskiy and Konstantin Putrya highlighted the progress that was notably reached in educational and outreach work: over five years, it has evolved from publishing regular maritime law news digests to launching

its own federal media outlet. Since 2021, RUMLA has also published *Maritime Law* journal, the first bilingual (Russian–English) scholarly and practice-oriented journal of its kind in Russia, which you are reading now.

Moreover, in 2025, the Association was able to:

- publish four issues of *Maritime Law* journal;
- participate in the Comité Maritime International's Tokyo conference and vote for the adoption of the *Lex Maritima* (see *Maritime Law* journal 2/2025 for details);
- hold a maritime-law essay prize with more than 30 participants, including students from Russia's leading universities;
- hold a seminar on limitation of shipowners' liability (for further detail, see *Maritime Law* journal 3/2025), featuring Anna Arkhipova, Vice-President of the Maritime Arbitration Commission under the Russian Chamber of Commerce and Industry, as a speaker;
- launch an online discussion on industry developments involving new members of RUMLA;
- draft the concept for the Association's Telegram channel, scheduled to launch in January 2026.

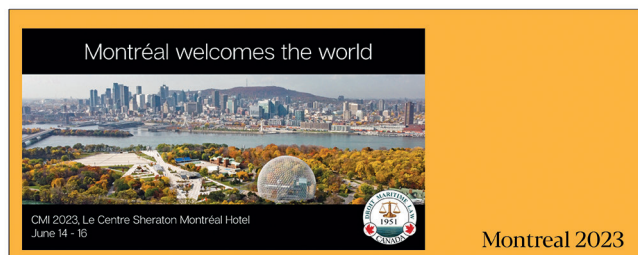
Conference Panel Discussion

The second half of the programme was devoted entirely to six pressing issues of practical relevance:

- Raising young professionals in maritime law.



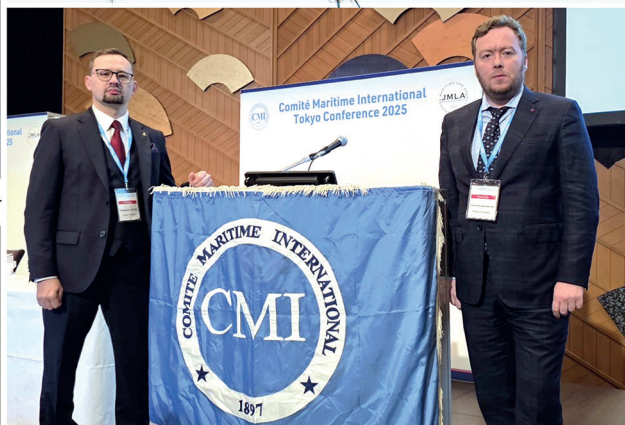
Antwerp 2022



Montreal 2023



Gothenburg 2024



- Developing specialised training programmes for the judiciary.
- Changing practice in maritime disputes: MAC cases and the obstacles to recognising and enforcing foreign arbitral awards in Russia.
- How widely used and effective mediation is in resolving maritime disputes.
- Needs to be changed in the statutory framework to strengthen the regulation of maritime shipping.
- How shipowners can navigate relations with the state in the new reality landscape.

The above topics were examined in a talk-show format in a session involving five speakers.

The discussion made clear that the sector's most acute challenge remains the generational

gap. There is a clear shortage of young maritime law specialists, not only among practitioners but also among scholars and arbitrators. Experienced figures with hard-won expertise are retiring, while the next generation is not coming through quickly enough to learn from them, Konstantin Putrya warned. Without a platform for passing on knowledge and drawing younger lawyers into the field, vital competencies could be lost. As a result, firms are increasingly forced to train new staff from scratch. Illustrating the point, Anna Otkina explained that she and her colleagues recruit promising young lawyers and teach them the hard skills required for maritime practice.

A further concern for maritime lawyers in Russia is the impact of sanctions on shipping and



Alexander Mednikov

Managing Partner,
Jurinflot Law Firm



Anna Otkina

Partner; Head of
Transport Practice,
DENUO



Diana Podolian

Attorney,
Lex Maritima Law Firm;
Editor, Maritime Law
telegram channel



Konstantin Putrya

PhD (Law);
Partner,
NAVICUS.LAW



Polina Senatorova

Director
of Compliance,
FESCO



maritime commerce. Polina Senatorova observed that it is becoming ever more challenging to account for the full range of sanctions-related risks. Restrictions now extend to ports as geographic entities, the masters of particular vessels, special economic zones, insurers and other major commercial organisations. Logistics firms and shippers must therefore screen a list of variables for sanctions exposure, at a significant cost in time

and effort. To limit these costs, Senatorova added, Russia needs stronger domestic regulation that serves its own interests.

Meanwhile, legislative activity in the field of maritime law has been extremely sluggish. In the 26 years since the *Merchant Shipping Code (MSC)* was adopted, an extensive body of case law has accumulated, yet it is barely structured. Information Letter of the Supreme Commercial Court of 2004,





the only significant guidance, has long since become somewhat obsolete. In the view of Konstantin Putrya, a point echoed by Alexander Mednikov, there is now an urgent need for a new reference point. The industry is looking to the Supreme Court of the Russian Federation for either a full Plenum Resolution on the application of the *MSC* or, at the very least, a detailed review of case law. This would reduce divergences in judgments across different courts, ease pressure on the judiciary, and provide businesses with the legal certainty they crave. ■

Направленная ответственность и важность национального права: что обсуждали на юбилейной конференции МАК

11 декабря 2025 года в Москве прошло мероприятие, приуроченное к 95-летию юбилею Морской арбитражной комиссии. За почти век своего существования МАК завоевала авторитет и доверие не только в нашей стране, но и за рубежом, сказал в приветственной речи президент Торгового-промышленной палаты РФ Сергей Катырин. Он привел статистику, согласно которой Комиссия рассмотрела за все годы работы более 4500 дел с участием сторон из более чем 70 стран. Подобные цифры демонстрируют высокий уровень востребованности и профессионализма учреждения, уверен Катырин. Поблагодарив за такую оценку и поддержку со стороны ТПП, нынешний глава МАК Алексей Костин отметил серьезную роль МАК в становлении российской и международной арбитражной практики.

При этом в истории «юбиляра» было немало трагичных периодов. Так, из 20 первых арбитров МАК в 1930-е годы репрессировали 13 человек. Их биографии мы восстановили по архивным данным и опубликовали в выпуске журнала «Морское право» 3/2025. О той эпохе в своем выступлении упомянула и заместитель председателя МАК, Анна Архипова. Ее отраслевой доклад на конференции оказался посвящен теме «направленной ответственности в морском праве и не только».

«Заранее назначенный ответчик»

По общему правилу, за вред, причиненный источником повышенной опасности, которым является транспортное средство, отвечает владелец. Но установить истинного владельца морского судна не всегда бывает легко. Такой огромный объект никогда не управляется в одиночку – речь идет о целом экипаже, который еще и кто-то контролирует. Ситуация усложняется

тем, что, например, согласно договору тайм-чартера, экипаж находится в двойном подчинении – судовладельца и фрахтователя. Пострадавшему трудно оперативно выяснить, к кому ему нужно предъявлять требования, пояснила Архипова. Институт «направленной ответственности» упрощает эту задачу, так как ответчик известен заранее, и все пострадавшие должны обращаться с исками именно к нему.

«С учетом того, что заранее назначенный ответчик – один, сумму его ответственности разрешается снизить – ограничить. Получается своего рода компромисс. С одной стороны, возмещение вреда не будет полным, но в определенном размере она точно гарантировано».

Анна Архипова, вице-президент МАК

Обсуждаемый механизм используется в международных нормативно-правовых актах, которые касаются загрязнения морской среды. Самый известный пример – ст. 3 Конвенции о гражданской ответственности за загрязнение моря нефтью 1969 года. Там указано, что зарегистрированный собственник судна отвечает за любой ущерб от загрязнения, причиненный инцидентом. Архипова отметила, что в разработке этого документа участвовал один из самых известных и востребованных арбитров МАК за всю историю – Александр Львович Маковский.

Аналогичный инструмент встречается и в Бункерной конвенции 2001 года. По мнению Архиповой, этому правовому институту юристы уделяют незаслуженно мало внимания, хотя потенциал у него большой. Ситуация усложняется тем, что в иностранных юрисдикциях отсутствует релевантный перевод термина «направленная ответственность».

Новые кадры, интересы национального права и обеспечительные меры

Рассуждая об арбитрабельности морских споров, доцент УрГЮУ Сергей Курочкин, отметил важность популяризации национального права в глазах сегодняшних студентов юрфаков. По его мнению, это необходимо, чтобы будущие юристы указывали в арбитражных оговорках применимым российское, а не «буржуазное английское право».

Не менее актуален и вопрос преемственности поколений в сфере морского права. На этот аспект обратил внимание арбитр и член Президиума МАК Владимир Медников: «Важно помнить наши корни. Среди нас должны быть мореплаватели, которые помогут разобраться в конфликтах, говоря со сторонами спора на одном языке».

Вспомнили на конференции и про полномочия председателя МАК принять обеспечительные меры, установив их размер и форму. Например, по просьбе одной из сторон спор могут наложить арест на находящееся в российском порту судно или груз другой стороны. Это уникальный институт, который не слишком популярен, так как про него мало говорят, посоветовала Мария Андрианова, арбитр МАК при ТПП РФ, заведующая кафедрой международного частного и гражданского права МГИМО.

Грубая неосторожность судовладельца и затонувший флот

В самом конце мероприятия осветили еще две темы. Арбитр МАК и управляющий партнер юридической фирмы «Перегрина» Елена Попова разъяснила, как соотносятся положения Кодекса торгового мореплавания и Найробийской конвенции об удалении затонувших судов, к которой Россия присоединилась в декабре 2021 года.

Так, согласно положениям международного НПА, российский собственник затонувшего судна может ограничить свою ответственность, связанную с его удалением, если оно потерпело крушение/находится в пределах российских вод. Положения КТМ, наоборот, подобной опции не предусматривают.

Еще Найробийская конвенция позволяет освободить российского собственника затонувшего судна от расходов на его поиск и удаление

при определенных условиях. В КТМ такие положения отсутствуют, подчеркнула Попова.

Своя специфика национального регулирования есть и при квалификации грубой неосторожности судовладельца. Эту тему члены RUMLA подробно разбирали на летнем семинаре, репортаж с которого мы публиковали в выпуске журнала «Морское право» 3/2025.

На декабрьской конференции докладчик МАК Вероника Харитоновна рассказывала о том, третейский суд в делах о грубой неосторожности проверяет факт внедрения стандартов заботливости и осмотрительности во внутренние документы судовладельца, доведение этих положений до экипажа и контроль их исполнения.

По словам Харитоновой, судовладелец может опровергнуть грубую неосторожность, представив данные о: регулярных осмотрах судна, его своевременном ремонте и установлении требований к погрузке, контролируя ее. Эти тезисы подтверждаются существующей практикой МАК.

Темы других докладов

- О структуре современного публичного морского права (Виталий Ключев, директор Департамента госполитики в области морского и речного транспорта Минтранса).
- Об опыте развития морского арбитража в Китае (Ли Ху, заместитель председателя Китайской морской арбитражной комиссии).
- О преюдициальности арбитражного решения (Владимир Медников, арбитр и член Президиума МАК).
- Об эффективных механизмах рассмотрения морских споров в Сингапуре (Неелакантан Вивекананда, регистратор Сингапурского международного арбитражного центра).
- Об актуальных правовых проблемах демедреджа (Сергей Синицын, заместитель директора Института законодательства и сравнительного правоведения при Правительстве РФ).
- О границах судебного контроля за арбитражем (Мария Краснова, партнер АБ КИАП).
- О «хорошей морской практике» (Роман Макаров, партнёр АБ «Некторов, Савельев и партнеры»).
- Об ограничении ответственности морских перевозчиков (Александр Матвеев, магистр РШЧП). ■

Channeled Liability and the Relevance of National Law: What Was Discussed at the MAC Anniversary Conference

An event marking the 95th anniversary of the Maritime Arbitration Commission took place in Moscow on 11 December 2025. Over nearly a century, the Commission has secured authority and trust not only within Russia but well beyond its borders, noted Sergey Katyrin, President of the Chamber of Commerce and Industry of the Russian Federation, in his welcoming address. Citing official figures, he noted that the Commission has dealt with over 4,500 cases throughout its history, with parties drawn from more than 70 countries. Such figures, Sergey Katyrin said, speak to the institution's standing and professionalism. Expressing his gratitude for the Chamber's support and appraisal, Alexey Kostin, the current head of the Maritime Arbitration Commission, noted the Commission's substantial role in shaping both Russian and international arbitration practice.

Yet the history of the Commission also contains profoundly tragic episodes. In the 1930s, 13 of its first 20 arbitrators fell victim to political repression. Drawing on archival sources, we have reconstructed their biographies and published them in issue 3/2025 of *Maritime Law* journal. Anna Arkhipova, Vice-President of the Maritime Arbitration Commission, also referred to this period in her remarks. Her conference presentation examined the issue of "channeled liability in maritime law and beyond."

"A Defendant Chosen in Advance"

In principle, liability for damage caused by a source of increased danger, including a vehicle, is borne by the owner. However, determining who the owner actually is can be far from simple. An asset of this scale is never run by one person alone; it entails a full crew, operating under someone's supervision. The issue is compounded by the fact that, under a time charter, the crew answers to both the shipowner and the charterer. As a result, the injured

party may struggle to determine swiftly against whom a claim should be brought, explained Anna Arkhipova. The institution of channeled liability resolves this problem by predetermining the defendant, thereby obliging all injured parties to pursue their claims against the same party.

"Given that there is only one pre-designated defendant, the amount of that party's liability may be reduced or limited. This represents a compromise: damages are not paid in full, but compensation is guaranteed within a defined limit."

*Anna Arkhipova, Vice-President
of the Maritime Arbitration Commission*

This mechanism is used in international regulatory instruments relating to marine pollution. The best-known example is Article 3 of the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage (1969), which provides that the ship's registered owner is liable for any pollution damage caused by an incident. Anna Arkhipova noted that one of the document's drafters was Alexander Makovsky, one of the most distinguished and sought-after arbitrators of the Maritime Arbitration Commission throughout its history.

A similar mechanism appears in the 2001 International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage. Arkhipova noted that this legal concept remains largely overlooked, despite its promise, which is complicated by the lack of an established foreign-language equivalent for the term "channeled liability."

New Faces, National Law Interests, and Interim Measures

Speaking on the arbitrability of maritime disputes, Sergey Kurochkin, Associate Professor at the Ural State Law University, stressed the importance of promoting national law among today's law stu-

dents. This, he said, was key to ensuring that arbitration clauses refer to Russian law rather than “bourgeois English law.”

The issue of generational continuity in maritime law is no less pressing. Vladimir Mednikov, an arbitrator and member of the Presidium of the Maritime Arbitration Commission, drew attention to this point: “It is vital to remember where we come from,” he said. “We need seafarers among us, people capable of resolving disputes by speaking to the parties in their own language.”

Attention was also drawn at the conference to the President’s right to grant interim measures and determine their form and extent. Thus, at the request of one party, a dispute may give rise to the arrest of the other party’s vessel or cargo while it is located in a Russian port. The mechanism is distinctive, yet it remains rarely applied, owing to the limited attention it has received, noted Maria Andrianova, an arbitrator at the MAC and Head of the Department of International Private and Civil Law at MGIMO University.

Gross Negligence by Shipowners and a Sunken Fleet

At the very end of the event, two further topics were addressed. Elena Popova, an arbitrator at the Maritime Arbitration Commission and managing partner of the law firm Peregrina, clarified how the provisions of the Merchant Shipping Code correlate with those of the Nairobi Convention on the Removal of Wrecks, which Russia joined in December 2021.

Thus, pursuant to the international statutory instrument, a Russian owner of a wrecked vessel may limit its liability arising from the removal of the wreck, provided that the casualty occurred within, or the wreck is located in Russian waters. The provisions of the Merchant Shipping Code, by contrast, do not provide for such an option.

The Nairobi Convention further permits a Russian owner of a wrecked vessel to be relieved of the costs associated with its search and removal under certain conditions. The Merchant Shipping Code does not contain corresponding provisions, Popova underlined.

The qualification of a shipowner’s gross negligence likewise reflects specific features of national regulation. Members of Russian Maritime

Law Association examined this issue in detail at their summer seminar, a report from which was published in issue 3/2025 of the *Maritime Law* journal.

Speaking at the December conference, Veronika Kharitonova, a representative of the Maritime Arbitration Commission, noted that when adjudicating cases of gross negligence, arbitral tribunals focus on whether standards of due care and prudence are embedded in the shipowner’s internal documentation, conveyed to the crew, and whether their implementation is monitored.

Kharitonova argued that shipowners can dispel allegations of gross negligence by pointing to regular vessel inspections, prompt repairs, and the introduction of loading requirements backed by effective supervision. These principles, she added, are well supported by the established practice of the Maritime Arbitration Commission.

Other Topics Discussed

- The structure of modern law of the sea (Vitaly Klyuev, Director of the Department of State Policy in Maritime and Inland Water Transport, Ministry of Transport of the Russian Federation).
- On the experience of developing maritime arbitration in China (Li Hu, Vice Chairman of the China Maritime Arbitration Commission).
- The prejudicial effect of arbitral awards (Vladimir Mednikov, Arbitrator and Member of the Presidium of the Maritime Arbitration Commission).
- Effective mechanisms for resolving maritime disputes in Singapore (Neelakantan Vivekananda, Registrar, Singapore International Arbitration Centre).
- Current legal challenges surrounding demurrage (Sergey Sinitsyn, Deputy Director, Institute of Legislation and Comparative Law under the Government of the Russian Federation).
- On the limits of judicial supervision over arbitration (Maria Krasnova, Partner, KIAP Law Firm).
- The concept of “proper maritime practice” (Roman Makarov, Partner, Nektorov, Saveliev & Partners Law Firm).
- On the limitation of liability of maritime carriers (Alexander Matveev, LL.M., Russian School of Private Law). ■

II. ОБЗОР СУДЕБНОЙ ПРАКТИКИ РОССИИ

Статистика и общий обзор*

Четвертый выпуск журнала Морское право за 2025 год охватывает период с октября по декабрь. Мы продолжаем публиковать статистику морских дел, рассмотренных арбитражными судами в указанный период.

В рассматриваемый период мы уже подошли к сбору статистики и указали дела, в которых суды прямо ссылаются на Кодекс торгового мореплавания при рассмотрении спора. В связи с этим значительно уменьшилось количество дел публично-правового характера. Несмотря на то, что такой подход уменьшает выборку дел, теперь таблицы четче демонстрируют, в каких сферах вопросы торгового мореплавания возникают непосредственно, а не рассматриваются по касательной.

Центр морского права Национального университета Сингапура совместно с Международным морским комитетом ведут базу дел, рассматриваемых судами различных стран, в которых

толкуются международные морские конвенции. С недавнего времени в эту базу входят дела, рассматриваемые российскими судами. База доступна исключительно на английском языке. Российские дела можно изучить по ссылке: <https://cmlcmidatabase.org/browse-by-jurisdiction>. Необходимо выделить поле «Russia».

Дела в арбитражных судах округов (кассационная инстанция)

За рассматриваемый период арбитражные суды округов рассмотрели 13 частно-правовых дел и два публично-правовых спора. Большинство частно-правовых споров были связаны с возмещением убытков, причиненных различным нарушением договора – в основном, отсутствие оплаты. Такая тенденция сохраняется на протяжении всего периода статистики. Договорных споров о не выплате вознаграждения

Наименование суда	Категории дел
АС Северо-Кавказского округа	Всего 4 дела: <ul style="list-style-type: none">– из ликвидации ущерба, причиненного разливом нефти– из договора транспортной экспедиции– из договора морской перевозки груза– об оспаривании акта налогового органа
АС Северо-Западного округа	Всего 6 дел: <ul style="list-style-type: none">– о взыскании демереджа– из договора транспортной экспедиции– из договора транспортной экспедиции– связанный с выплатой страхового возмещения по договору страхования судна– о возмещении вреда, причиненного навалом– из договора морской перевозки груза
АС Поволжского округа	Всего 1 дело: <ul style="list-style-type: none">– из договора тайм-чартера

* Редактор и автор текста: Булат Каримов. Алексей Аракелов и Денис Кумпан (NAVICUS.LAW) собрали статистику.

Наименование суда	Категории дел
АС Московского округа	Всего 2 дела: – из договора тайм-чартера – об оспаривании решения о привлечении к ответственности в сфере обязательного страхования
АС Дальневосточного округа	Всего 2 дела: – из договора тайм-чартера – о возмещении вреда, причиненного столкновением судов
АС Восточно-Сибирского округа	Всего 3 дела: – из договора морской перевозки груза – из договора буксировки – связанный с выплатой страхового возмещения по договору страхования судна

значительное большинство. Публично-правовые споры были связаны с налоговыми отношениями и привлечением лица к административной ответственности в связи с отсутствием обязательного страхования. Такие споры, на мой взгляд, представляют интерес лишь достаточно узкому кругу практикующих специалистов. Тем не менее они заслуживают внимания как морские.

Дела в арбитражных судах апелляционной инстанции

Арбитражными апелляционными судами было рассмотрено 35 частно-правовых и два публично-правовых дела. Частно-правовые дела посвящены в основном взысканию по различным морским договорам. Отдельно следует обратить внимание на дело № А58-11322/2024

Наименование суда	Категории дел
9-й Арбитражный апелляционный суд (9-й ААС)	Всего 11 дел: – из договора морской перевозки груза – о взыскании по договору аренды судна – из договора морской перевозки груза – связанные с выплатой страхового возмещения по договору страхования судна – из договора морской перевозки груза – из судоремонтного договора – из договора морской перевозки груза – из договора тайм-чартера – из договора морской перевозки груза – из договора транспортной экспедиции – из договора транспортной экспедиции
5-й ААС	Всего 8 дел: – из договора морской перевозки груза – о взыскании демереджа – из договора морской перевозки груза – из договора хранения – из договора морской перевозки груза – о взыскании по договору аренды судна – связанные с выплатой страхового возмещения по договору страхования судна – о взыскании вознаграждения за спасание
4-й ААС	Всего 1 дело: – из договора на поднятие судна

Наименование суда	Категории дел
17-й ААС	Всего 2 дела: – из договора транспортной экспедиции – из договора транспортной экспедиции
15-й ААС	Всего 9 дел: – из договора морского агентирования – из договора морской перевозки груза – о возмещении вреда, причиненного повреждением груза – из судоремонтного договора – из договора тайм-чартера – из ликвидации ущерба, причиненного разливом нефти – о взыскании вознаграждения за спасание – из ликвидации ущерба, причиненного разливом нефти – об обязанности капитана порта внести запись в реестр судов
14-й ААС	Всего 1 дело: – из договора морской перевозки груза
13-й ААС	Всего 3 дела: – из договора морской перевозки груза – из договора морской перевозки груза – о возмещении вреда, причиненного посадкой судна на мель
12-й ААС	Всего 1 дело: – о взыскании демереджа

с любопытной фактурой. В этом деле прокуратура Сахалинской области обратилось с иском об оспаривании муниципального контракта на очистку остатков затонувшего судна. Помимо любопытной аргументации – ошибочность вывода о необходимости очистки – дело демонстрирует, как в России реализуется обязанность по очистке останков затонувшего судна и какие заинтересованные публично-правовые образования участвуют в решении этого вопроса. Кроме того, интерес представляют дела № А32-31617/2025 и А32-31618/2025. Указанные дела связаны с известным разливом нефтепродуктов с судна «Волганефть-212» и «Волганефть-239». В них видно типичное развитие таких споров с попыткой реализации судовладельцем права на ограничение своей ответственности и создания фонда ограничения ответственности.

Дела в арбитражных судах первой инстанции

За указанный период арбитражные суды первой инстанции рассмотрели 49 морских дел в сфере частного права и 15 публично-правовых

споров. Содержание споров в целом не изменилось с предыдущих периодов – споры о взыскании по различным морским договорам. Интересное дело № А06-1606/2015, где Арбитражный суд Астраханской области рассмотрел правовую природу демереджа и указал, что демередж является ответственностью лица за нарушение договора, то есть заранее определенными убытками. Несмотря на то, что это решение суда первой инстанции, такое разъяснение важного для практики вопроса встречается редко¹. Судебный акт и развитие дела заслуживают пристального внимания.

Вывод

Всего за рассматриваемый период было рассмотрено 116 дел из которых, 97 частных дел и 19 публично-правовых. Основные категории споров остаются неизменными о взыскании платежей по различным морским договорам и о возмещении вреда, причиненного судном.

¹ Путря К. В демередже не увидели убытки судовладельца // Морское право, 2022, № 1, с. 48–51.

Аресты

В качестве бонуса в настоящем выпуске журнала мы также публикуем статистику морских арестов за рассматриваемый период. Ниже указаны номера всех арестных дел и их результат. Всего было найдено 7 арестных дел. ■

№	Номер дела	Результат
1	A56-20369/2025	Отказано
2	A32-66297/2025	Принято
3	A32-65434/2025	Принято
4	A53-37963/2025	Отказано
5	A51-20602/2025	Принято
6	A51-20305/2025	Принято
7	A56-128074/2025	Отказано

II. REVIEW OF RUSSIAN CASE LAW

Statistics and Overview*

The fourth issue of the Maritime Law Journal in 2025 covers the period from October to December. We traditionally publish statistics on maritime disputes considered by commercial courts.

During the reporting period, we adopted a more narrowly focused approach to the collection of statistics and identified only those cases in which the courts expressly referred to the Merchant Shipping Code when adjudicating the dispute. As a result, the number of public-law cases decreased significantly. While such an approach narrows the dataset, it enables the tables to more clearly illustrate the legal contexts in which issues of merchant shipping arise as a matter of substance, rather than merely tangentially.

The Centre for Maritime Law at the National University of Singapore, in collaboration with Comité

Maritime International, maintains a database of cases considered by courts in various jurisdictions where international maritime conventions are interpreted. Recently, this database has included cases examined by Russian courts. The database is available exclusively in English. Russian case summaries can be accessed via <https://cmlcmidatabase.org/browse-by-jurisdiction>. It is necessary to select the "Russia" field.

Cases in District Commercial Courts (Cassation Instance)

During the reporting period, 13 private law cases and two public law disputes were considered by the district commercial courts. Most private law cases concerned the recovery of dam-

Court Name	Categories of cases
Commercial Court of the North Caucasus District	4 cases in total: <ul style="list-style-type: none">– on mitigation of damage caused by an oil spill;– on recovery under the freight forwarding agreement;– on recovery under a contract for the carriage of goods by sea;– on challenging a tax authority decision.
Commercial Court of the North-Western District	6 cases in total: <ul style="list-style-type: none">– on recovery of demurrage;– on recovery under the freight forwarding agreement;– on recovery under the freight forwarding agreement;– on payment of insurance indemnity under a vessel insurance contract;– on recovery of damages arising from an allision;– on recovery under a contract for the carriage of goods by sea.
Commercial Court of the Volga District	1 case: <ul style="list-style-type: none">– on recovery under time charter agreement.
Commercial Court of the Moscow District	2 cases in total: <ul style="list-style-type: none">– on recovery under time charter agreement;– on challenging a decision to impose liability under compulsory insurance.

* Author and editor: Bulat Karimov. Statistics compiled by Alexey Arakelov and Denis Kumpan (NAVICUS.LAW).

Court Name	Categories of cases
Commercial Court of the Far Eastern District	2 cases in total: <ul style="list-style-type: none"> – on recovery under time charter agreement; – on recovery of damages arising from a vessel collision.
Commercial Court of the East Siberian District	3 cases in total: <ul style="list-style-type: none"> – on recovery under a contract for the carriage of goods by sea; – on recovery under the towing agreement; – on payment of insurance indemnity under a vessel insurance contract.

ages caused by contractual breaches, most often involving non-payment. This tendency remains stable throughout the statistical period. The contractual disputes concerning unpaid remuneration constituting a significant majority. The public-law disputes addressed issues of taxation and the imposition of administrative liability due to the lack of compulsory insurance. In my view, such disputes are of interest only to a relatively narrow circle of practising specialists. Nevertheless, they merit attention as maritime cases.

Cases in the Commercial Courts of Appeal

The commercial courts of appeal considered 35 private law and two public law disputes. The private law disputes primarily relate to the enforcement of claims under various maritime contracts. Case No. A58-11322/2024 deserves particular attention due to its noteworthy factual background. In this case, the Prosecutor's Office of Sakhalin District has filed a claim to contest a municipal contract for the removal of the wreck of a sunken vessel.

Court Name	Categories of cases
9 th Commercial Court of Appeal (9 th CCA)	11 cases in total: <ul style="list-style-type: none"> – on recovery under a contract for the carriage of goods by sea; – on recovery under a vessel charter agreement; – on recovery under a contract for the carriage of goods by sea; – on payment of insurance indemnity under a vessel insurance contract; – on recovery under a contract for the carriage of goods by sea; – on recovery under the ship repair agreement; – on recovery under a contract for the carriage of goods by sea; – on recovery under time charter agreement; – on recovery under a contract for the carriage of goods by sea; – on recovery under the freight forwarding agreement; – on recovery under the freight forwarding agreement.
5 th CCA	8 cases in total: <ul style="list-style-type: none"> – on recovery under a contract for the carriage of goods by sea; – on recovery of demurrage; – on recovery under a contract for the carriage of goods by sea; – on recovery under a storage agreement; – on recovery under a contract for the carriage of goods by sea; – on recovery under a vessel charter agreement; – on payment of insurance indemnity under a vessel insurance contract; – on recovery of salvage remuneration.
4 th CCA	1 case: <ul style="list-style-type: none"> – on recovery under a wreck removal contract.
17 th CCA	2 cases in total: <ul style="list-style-type: none"> – on recovery under the freight forwarding agreement; – on recovery under the freight forwarding agreement.
15 th CCA	9 cases in total: <ul style="list-style-type: none"> – on recovery under a maritime agency contract; – on recovery under a contract for the carriage of goods by sea;

Court Name	Categories of cases
	<ul style="list-style-type: none"> – on recovery of cargo damage losses; – on recovery under the ship repair agreement; – on recovery under time charter agreement; – on mitigation of damage caused by an oil spill; – on recovery of salvage remuneration; – on mitigation of damage caused by an oil spill; – on the harbour master's duty to record in the ship register.
14 th CCA	1 case: <ul style="list-style-type: none"> – on recovery under a contract for the carriage of goods by sea.
13 th CCA	3 cases in total: <ul style="list-style-type: none"> – on recovery under a contract for the carriage of goods by sea; – on recovery under a contract for the carriage of goods by sea; – on recovery of damages caused by a vessel grounding.
12 th CCA	1 case: <ul style="list-style-type: none"> – on recovery of demurrage.

Aside from the compelling arguments, most notably the flawed reasoning regarding the necessity of the cleanup, this case provides valuable insight into how Russia enforces the obligation to remove the remains of sunken ships, as well as the public law entities involved in addressing this issue. Additionally, cases No. A32-31617/2025 and A32-31618/2025 are of interest. These cases are connected to the infamous oil spills from the vessels *Volganefht-212* and *Volganefht-239*. They provide an example of how such disputes typically unfold, with the shipowner attempting to limit liability and establish a limitation fund.

Cases in the Commercial Courts of First Instance

During the period under review, 49 maritime private law cases and 15 public law disputes were examined by the commercial courts of first instance. The substance of the disputes has not changed compared to previous periods—disputes concerning claims under various maritime contracts. One particularly interesting case is No. A06-1606/2015, where the Commercial Court of the Astrakhan District examined the legal nature of demurrage and concluded that it is a form of liability of the party for breach of contract, i.e., predetermined losses. Despite this being a first-instance judgement, such clarifications on a significant practical issue are rare.¹

¹ K. Putrya. Courts Did Not Recognize Shipowner's Losses in Demurrage. *Maritime Law*. No. 1 (2022): 52–55.

Both the judicial act and subsequent case proceedings are worthy of close scrutiny.

Conclusion

A total of 116 cases were considered during the period under review, comprising 97 private law cases and 19 public law disputes. The principal categories of disputes remained unchanged and consisted primarily of claims for the recovery of payments under various maritime contracts and claims for damages caused by vessels.

Arrests

As an additional feature in this issue, the journal presents statistics on maritime arrests for the period under review. The numbers and outcomes of all arrest proceedings are set out below. A total of seven such cases have been identified. ■

No.	Case No.	Outcome
1	A56-20369/2025	Refused
2	A32-66297/2025	Granted
3	A32-65434/2025	Granted
4	A53-37963/2025	Refused
5	A51-20602/2025	Granted
6	A51-20305/2025	Granted
7	A56-128074/2025	Refused

III. ЭССЕ ПО МОРСКОМУ ПРАВУ

О конкурсе эссе

С 1 сентября по 1 октября 2025 года Ассоциация морского права провела конкурс эссе, приуроченный к 120-летию Российского общества морского права. К участию допускались студенты–старшекурсники и практикующие юристы до 30 лет, от которых мы ждали работы про актуальные проблемы морского частного права и морского арбитража. За месяц нам прислали три десятка эссе:

- «Оговорка sue & labour в договоре морского страхования: баланс интересов при распределении риска» – **Елизавета Богданова**
- «Правовое регулирование платформенных решений при осуществлении морских перевозок» – **Юлия Незнамова**
- «Правовые проблемы использования автономных морских судов в международном судоходстве» – **Иван Овчинников**
- «Правовой статус морской плавучей нефтяной платформы» – **Сергей Китов**
- «Правовые риски собственников танкерного флота при разливах нефти» – **Александра Макушева**
- «Правовой режим Арктики и Северного морского пути» – **Луиза Ремпель**
- «Обстоятельства непреодолимой силы в договоре морской перевозки» – **Владимир Афонин**
- «Принцип автономии воли в трансграничных деликтах на море» – **Денис Голдабин**
- «Развитие договора морского страхования на современном этапе» – **Анастасия Шляхова**
- «Трудовые отношения работников на морском транспорте в современных условиях: особенности и проблемы» – **Альбина Буграева**
- «Институт общей аварии в морском частном праве: регулирование, особенности. Конфликт квалификации» – **Раиса Толчнева**



Пану Алиева

- «Морские автономные надводные суда: вызовы традиционному праву в сфере распределения ответственности и морского страхования» – **Екатерина Митина**
- «Ограничение ответственности судовладельца в условиях санкционного режима: коллизии российского и международного права» – **Дарья Федосеева**
- «Роттердамские правила 2008 года: нератифицированный потенциал и проблемы регулирования мультимедийных перевозок» – **Елизавета Лазакович**



Варвара Подгузова

- «О роли Конвенции 1982 г. по морскому праву в современном мире» – **Владислава Дрюпина**
- «Проблемы и вызовы в области страхования морских автономных судов» – **Елизавета Семенова**
- «Проблемы правового статуса страхователя в договоре морского страхования в пользу выгодоприобретателя» – **Константин Авдонин**
- «Проблемы терминологии и классификации договоров морской перевозки грузов в российском праве» – **Ангелина Блинова**
- «Умный порт – правовое регулирование в Российской Федерации и иностранных государствах» – **Татьяна Зубкова**
- «Роль и развитие морского арбитража в условиях современных вызовов и трансформаций в морском частном праве» – **Анастасия Роганян**
- «Проблемы правового регулирования конструкторского сопровождения судостроительной промышленности» – **Софья Маркова**
- «Совершенствование негосударственных механизмов разрешения частных споров» – **Влада Ханина**



Инесса Баринская

- «Квалификация ситуации с датскими проливами с точки зрения международного частного права» – **Антонина Петрова**
- «Санкционная политика и морское право: к вопросу о взаимопроникновении публичных и частных норм» – **Виктория Шерина**
- «Цифровые коносаменты и смарт-контракты: вызовы для морского арбитража и унификации частного морского права» – **Ярослав Мишин**
- «Негативное влияние международных конвенций на международное морское частное право» – **Влада Хегай**
- «Договор морского фрахтования в актуальном российском законодательстве» – **Александра Иванченко**

Помимо перечисленных, руководство Ассоциации вместе с молодежным комитетом RUMLA выбрало четыре лучших эссе на основании трех критериев: тема имеет теоретическую и практическую ценность, используются не только отечественные, но и авторитетные иностранные источники по морскому праву, доля оригинальности материала составляет не менее 75%.

Первое место заняла магистр Российской школы частного права Папу Алиева, которая проанализировала соотношение применимого права и типовых контрактов в сфере судостроения. Выбранная тема ценна тем, что по ней в русскоязычном сегменте написано не так много научных работ.

Второе место досталось четверокурснице юрфака СПбГУ Варваре Подгузовой. Она подробно изучила реалии сферы морского страхования в условиях санкций, сделав акцент на коллизионных вопросах и накопившейся арбитражной практике.

«Бронзу» поделили между собой студентка магистратуры факультета права НИУ ВШЭ Инесса Баринская и обучающаяся сейчас в Университете Пабло Олавидского (Испания) Варвара Гаврилова. Первая из них разобрала фундаментальную проблему сферы морского страхования – определение причинно-следственной связи. Вторая написала эссе про юрисдикционную оговорку в коносаменте, опираясь на компаративистский подход, сравнив опыт России и Испании.

Ниже публикуем полные тексты четырех этих работ. ■

III. MARITIME LAW ESSAY PRIZE

On the Essay Prize

Between 1 September and 1 October 2025, the Maritime Law Association held an essay prize to mark the 120th anniversary of the Russian Maritime Law Society. The call was open to senior students and practising lawyers under the age of 30, with submissions expected to engage critically with contemporary challenges in maritime law and maritime arbitration. Within one month, nearly thirty essays were submitted:

- “The Sue & Labour Clause in Marine Insurance Contracts: Striking a Balance of Interests in Risk Allocation” – **Elizaveta Bogdanova**
- “Regulating Platform-Based Solutions for Carriage by Sea” – **Yuliya Neznamova**
- “Legal Challenges Posed by the Use of Autonomous Vessels in International Shipping” – **Ivan Ovchinnikov**
- “The Legal Status of Floating Offshore Oil Platforms” – **Sergey Kitov**
- “Legal Risks Faced by Tanker Fleet Owners in the Event of Oil Spills” – **Alexandra Makusheva**
- “The Legal Framework Governing the Arctic and the Northern Sea Route” – **Luiza Rempel**
- “Force Majeure Clauses in Maritime Carriage Contracts” – **Vladimir Afonin**
- “Party Autonomy in Cross-Border Maritime Tort Claims” – **Denis Goldabin**
- “The Development of the Marine Insurance Contract at the Present Stage” – **Anastasia Shlyakhova**
- “Labour Relations in Maritime Transport under Modern Conditions: Key Features and Issues” – **Albina Bugraeva**
- “General Average in Maritime Law: Regulation and Key Characteristics. Conflicts of Classification” – **Raisa Tolchneva**
- “Maritime Autonomous Surface Ships: Challenges to Traditional Law in the Allocation of Liability and Marine Insurance” – **Ekaterina Mitina**



Papu Alieva

- “Limitation of Shipowners’ Liability under a Sanctions Regime: Conflicts between Russian and International Law” – **Daria Fedoseeva**
- “The 2008 Rotterdam Rules: Unratified Potential and Regulatory Challenges of Multimodal Carriage” – **Elizaveta Lazakovich**
- “On the Role of the 1982 United Nations Convention on the Law of the Sea in the Present-Day World” – **Vladislava Dryupina**
- “Challenges and Issues in the Insurance of Maritime Autonomous Vessels” – **Elizaveta Semenova**



Varvara Podguzova

- “Issues Relating to the Legal Status of the Policyholder in Marine Insurance Contracts for the Benefit of a Third Party” – **Konstantin Avdonin**
- “Terminology and Classification Issues in Contracts for the Carriage of Goods by Sea under Russian Law” – **Angelina Blinova**
- “Smart Ports: Legal Regulation in Russia and Abroad” – **Tatyana Zubkova**
- “The Role and Development of Maritime Arbitration in the Context of Contemporary Challenges and Transformations in Maritime Law” – **Anastasia Roganyan**
- “Legal Challenges in Regulating Engineering Support for the Shipbuilding Industry” – **Sofia Markova**
- “Enhancing Non-Governmental Mechanisms for the Resolution of Private Disputes” – **Vlada Khanina**
- “The Danish Straits through the Lens of Private International Law” – **Antonina Petrova**
- “Sanctions and Maritime Law: The Blurring of Public and Private Legal Norms” – **Viktorina She-rina**



Inessa Barinskaya

- “Digital Bills of Lading and Smart Contracts: Implications for Maritime Arbitration and Legal Harmonisation” – **Yaroslav Mishin**
- “The Adverse Impact of International Conventions on International Maritime Law” – **Vlada Khegay**
- “Maritime Charterparty Contracts under Current Russian Law” – **Alexandra Ivanchenko**

Beyond the contributions listed above, the Association’s leadership, together with the Young RUMLA Committee, selected four top essays using three benchmarks: the subject matter combines theoretical significance with practical relevance; the authors rely not only on domestic sources but also on leading foreign authorities in maritime law; and the originality of the work exceeds 75 per cent.

First place was awarded to Papu Alieva, a master’s student at the Russian School of Private Law, for her analysis of the relationship between applicable law and proforma contracts in the shipbuilding industry. The subject matter is noteworthy given the scarcity of academic research on this issue in the Russian-language legal literature.

Second place was awarded to Varvara Podguzova, a fourth-year law student at St. Petersburg State University. Her work offered an in-depth analysis of marine insurance under sanctions, with particular attention to conflict-of-laws issues and accumulated arbitral practice.

Third place was jointly awarded to Inessa Barinskaya, a master's student at the Faculty of Law of the National Research University Higher School

of Economics, and Varvara Gavrilova, a student at Pablo de Olavide University (Spain). Barinskaya analysed the fundamental issue of causation in marine insurance, while Gavrilova explored jurisdiction clauses in bills of lading through a comparative examination of Russian and Spanish practice.

Below we provide the complete texts of these four papers. ■



Алиева Папу Расуловна,

магистр частного права (Исследовательский центр частного права имени С.С. Алексеева г. Москва),
помощник Адвокатского бюро VLawyers, г. Москва

Соотношение применимого права и типовых контрактов в сфере судостроения

Статья посвящена анализу норм права, применимых к судостроительным контрактам. В статье рассматриваются правовые решения, основанные на договорной типизации судостроительного контракта по английскому и российскому праву, а также представлен анализ некоторых аспектов международных судостроительных проформ с точки зрения российского права. Исследование подчеркивает значение сравнительного анализа в формировании юридических стандартов в сфере международного судостроения.

Ключевые слова: типовой контракт, проформа, судно, судостроительный контракт, верфь.

Введение

В настоящее время на русском языке встречаются единичные работы, предлагающие юридический анализ или обзор сферы международного или внутреннего судостроения¹. При этом, зарубежные исследователи рассмотрели теоретический потенциал в исследовании приблизительно в последней четверти XX века. Ассамблея Международного морского комитета (ММК) 23 марта 1973 года учредила Международный подкомитет под председательством Франческо Берлинжери для исследования судостроительных договоров². Поскольку научный

интерес к международным судостроительным контрактам возник относительно недавно, теоретическое осмысление темы представляется для российского правопорядка не только актуальным, но и своевременным.

Прежде всего, необходимо очертить круг юридических ситуаций, входящих в сферу данного исследования. Так, Ф. Делебек предлагает разграничивать судостроение в экономическом и юридическом смысле, что позволяет определить характер основания приобретения права собственности на судно³. Судостроение в экономическом смысле предполагает, что будущий собственник создает судно для собственного использования без привлечения сторонних исполнителей. Как отмечает Ф. Делебек, в настоящее время такие случаи крайне редки и связаны с созданием малогабаритных судов. В модели

¹ Синицын С.А. Гражданское судостроение в России и зарубежных странах: состояние, проблемы и перспективы для права и экономики. Международное публичное и частное право, 2023, №1 // СПС «КонсультантПлюс».

² Comité Maritime International Documentation 1974 I, <https://comitemaritime.org/wp-content/uploads/2018/06/1974-DOCUMENTATION-I.pdf>. P.128.

³ Delebecque P. Droit maritime (14th ed.). Dalloz, 2020. P. 155–156.

экономического судостроения судно приобретает по первоначальному основанию, что исключает риски банкротства подрядчика, свойственные строительству по договору. Напротив, модель юридического судостроения подразумевает опосредованное приобретение судна, построенного подрядчиком по договору. Следует уточнить, что настоящее эссе концентрируется на исследовании судостроения, предполагающего опосредованное приобретение судна в собственность заказчиком.

В данной работе планируется показать, как в современном судостроении взаимодействуют и разграничиваются различные источники прав и обязанностей сторон. Для достижения этой цели будет описана роль применимого права и типовых контрактов в определении юридического положения сторон по договору судостроения. Подобная постановка вопроса позволит составить полную картину правового регулирования и определить место договорных норм, диспозитивных норм и императивного правового регулирования в исследуемой сфере.

Также планируется показать, что сложные вопросы, вытекающие из судостроительных контрактов, не всегда могут быть разрешены лишь на основании норм договорного типа. Коммерческая практика выработала решения, позволяющие внимательнее учесть особенности отрасли.

Унификация договорных условий в сфере судостроения связана с появлением в 1970-х годах первых международных судостроительных проформ, подготовленных Ассоциацией судостроителей Японии (SAJ) и Ассоциацией европейских судостроителей (AWES). Важно понимать, что обращение к типовому контракту находится в сфере выбора сторон и не является обязательным. Включение условий типового контракта в соглашение между сторонами по юридической технике является инкорпорацией.

Стандартизация содержания договоров не налагает ограничения на согласование индивидуальных условий между сторонами. Действительная цель унификации кроется в повышении удобства установления договорных связей, правовой предсказуемости и определенности в отрасли. Также унификация позволяет поддерживать единый стандарт поведения для заказчиков и исполнителей, задействованных

в отрасли, что формирует профессиональный корпус участников в сфере судостроения⁴.

Несмотря на подробность и обширность договорного регулирования, предлагаемого типовыми контрактами, применимое право продолжает играть большую роль на стадии заключения договора и при разрешении споров между сторонами. Как верно отмечает С.А. Сеницын, проформа предлагает лишь общий сценарий развития отношений⁵. Типовой контракт, равно как и договор, состоящий лишь из индивидуально согласованных условий, может столкнуться с вопросами, относительно которых стороны не пришли к предварительному решению. Наряду с применимым правом, восполнению пробелов в договоре способствуют деловые обыкновения, принятые в отрасли⁶.

Правопорядки придерживаются различных подходов относительно того, какая отрасль гражданского права охватывает договоры о строительстве судов. Отраслевая принадлежность влияет не только на применимость конкретного нормативного акта, но и на подсудность спора. Так, в США договор о судостроении не рассматривается как договор в сфере частного морского права, что исключает подсудность спора федеральным судам и применение федерального морского закона⁷. Во французском праве ст. 110-2,1 Торгового кодекса прямо называет подрядчика по договору о строительстве судна коммерсантом, резервируя применение кодекса в отношении его прав и обязанностей и распространяя юрисдикцию коммерческих трибуналов на такие споры. В Кодексе торгового мореплавания РФ не содержатся специальные правила о договоре судостроения, следовательно, к договору судостроения применяются общие нормы Гражданского кодекса РФ.

В английском праве используется нормативная категория «морские требования» (*admiralty claims*). Морской характер требования имеет значение для определения подсудности в Вы-

⁴ Bruce G.J., Eyres D.J. *Ship construction* (7th ed). Elsevier Science, 2012 P. 7.

⁵ Сеницын С.А. Указ. соч. // СПС «КонсультантПлюс».

⁶ Favarel B. The Pragmatism of Arbitrators in International Shipbuilding Disputes. ICC Dispute Resolution Bulletin 2016, № 2. P. 89.

⁷ Shipbuilding contracts: A Comparative Analysis of Contracts in the Major Maritime Jurisdictions. Ed. by M.A. Clarke (2nd ed.). Lloyd's of London Press Ltd, 1992 (далее – «Shipbuilding contracts...»). P. 13.

соком суде Англии. Судебный орган имеет юрисдикцию в отношении споров по гражданскому праву, указанных в ст. 20 Акта Высших Судов 1981 г. (Senior Courts Act 1981), ст. 61.2 Правил гражданского судопроизводства 1998 (The Civil Procedure Rules 1998). Важно, что договоры о создании нового судна не относятся к адмиралтейской юрисдикции, поскольку от них напрямую не зависят морская торговля и перевозка товаров⁸.

Широко известно, что большинство международных морских споров разрешается в Лондоне с применением английского права⁹. Поэтому мировая судебная и арбитражная практика, складывающаяся в сфере судостроения, была во многом сформирована английским правом с его юридическими конструкциями.

В настоящее время страны Азии (КНР, Корея и Япония) лидируют в сфере судостроения¹⁰. Однако господство стран Азии на рынке не привело к свержению лидерства английского права в судостроительной сфере. В силу традиции и предсказуемости доминирование английского права в спорах по судостроительным контрактам продолжается и по сей день.

В первой части настоящей статьи будет проведено сравнение между тем, как российское и английское право регулируют вопросы заключения договора судостроения и изменения цены договора. Следует учитывать, что английское право рассматривает строительство судна как куплю-продажу¹¹, в то время как российская судебная практика относит судостроительный договор к подрядным договорам¹².

Далее, будут выбраны условия типовых контрактов, регулирование которых логически

вытекает из договорной типизации. После раскрытия условий ведущих проформ будет проведен анализ того, насколько решение проформы соответствует решению, которое предлагают нормы о подряде в российском праве.

1.1. Право, применимое к судостроительному договору

Вслед за А. Боджано следует отметить, что нормы международных типовых контрактов не являются обособленной правовой системой¹³. Сфера действия диспозитивных и императивных норм применимого права проявляется в ситуациях, когда договорное регулирование является неполным или когда применимый правовой порядок не допускает согласование сторонами отклоняющейся правовой нормы. С применимым правом связаны общие положения о договорах: материальная и формальная действительность договора, толкование, условия и последствия нарушения договора.

Характерным для судостроения вопросом, зависящим от подхода применимого права, является договорная типизация. Согласно прямому указанию, содержащемуся в п. е ст. 2 Венской конвенции о международной купле-продаже товаров 1980 года, данный международный договор не применяется к морским судам. Исключение действия норм международного договора по отношению к конкретному объекту купли-продажи смещает фокус в сторону исследования национальных подходов. Глобально в различных правовых порядках существуют два подхода к определению договорного типа, включающего договор судостроения.

Согласно одному из них договор на строительство судна основан на положениях о купле-продаже. Данный подход поддерживают Дания, Франция, Норвегия, Швеция, Великобритания и Соединенные Штаты Америки¹⁴.

Однако строгость в применении правил договорного типа может быть смягчена в целях принятия справедливого решения. Так, в делах *Hyundai Heavy Industries Co v Papadopoulos*¹⁵

⁸ Hill C. Maritime law (6th ed.). Routledge: Informa law, 2003. P. 76.

⁹ Ambrose, C., Maxwell, K., Collett, M. London Maritime Arbitration (4th ed.). Routledge: Informa Law, 2018. P. 11; Curtis S. The law of shipbuilding contracts (4th ed.). Routledge: Taylor & Francis Group, 2012. P. 10; The Role of Arbitration in Shipping Law. Ed. by M. Goldby and L. Mistellis Oxford University Press, 2016. § 1.09.

¹⁰ Blows S., Tattersall V. Shipbuilding, in The Shipping Law Review (8th/10th ed.). 2021. P. 53.

¹¹ Curtis. Op.cit. P. 1.

¹² Определение Верховного Суда РФ от 23.10.2024 №305-ЭС24-18377; Постановление Арбитражного суда Московского округа от 27.08.2025 по делу № А40-217960/2023; Решение Арбитражного суда г. Москвы по делу № А40-95625/2024 от 14.05.2025; Решение Арбитражного суда г. Москвы по делу № А40-186608/2024 от 05.03.2025.

¹³ Boggiano A. International Standard Contracts: A Comparative Study. Recueil des cours: Académie de Droit International // Collected courses of the Hague Academy of International Law (Leiden, The Netherlands), 170:9-114, 1981/1. P. 20.

¹⁴ Shipbuilding contracts... P. 14.

¹⁵ [1980] 1 WLR 1129; [1980] 2 All ER 29; [1980] 2 Lloyd's Rep 1.

и *Stocznia Gdanska SA v Latvian Shipping Co*¹⁶ Палата Лордов посчитала обоснованным применение к судостроительному контракту правил о подряде, а не о купле-продаже.

Показательным будет более подробное рассмотрение дела *Stocznia Gdanska*. Согласно п. 5.05 договора, заключенного между компаниями, в случае просрочки покупателя по оплате судна продавец мог отказаться от договора. Данное право было реализовано продавцом, после чего у сторон возникли разногласия относительно оплаты произведенных работ. Продавец настаивал на том, что покупатель обязан оплатить работы, произведенные до расторжения договора. Покупатель возражал, ссылаясь на то, что не обязан оплачивать работы по созданию судна, которое не перейдет в будущем в его собственность.

Поскольку по договору купли-продажи исполнением (*consideration*) считается предоставление вещи в собственность, из норм о купле не следует обязанность покупателя по оплате работ на создание вещи, не перешедшей в собственность покупателя¹⁷. Признание элемента выполнения работ по договору в качестве исполнения позволило бы обосновать обязанность покупателя по оплате работ.

Палата Лордов поддержала позицию продавца. Следовательно, приведенный прецедент позволяет обосновать, что создание судна продавцом входит в предоставление по судостроительному контракту.

Помимо договора купли-продажи и договора о выполнении работ, возможна квалификация судостроительного контракта в качестве совместного предприятия (*joint venture*). Если между сторонами судостроительного контракта складываются длящиеся отношения, в которых обе стороны несут существенные риски вследствие действий друг друга, такой договор будет рассматриваться как договор на совместное предприятие (товарищество)¹⁸.

К тому же, распространена модель финансового лизинга (*finance leasing*) судна, предусматривающая привлечение трех сторон в экономиче-

скую операцию по приобретению судна¹⁹. При этом, следует учитывать, что юридически между лизингодателем и третьим лицом заключается договор, опосредующий переход собственности на построенное по заказу судно. Поэтому дискуссия о договорной типизации актуальна и для лизинговых отношений.

В английском позитивном праве судостроительный контракт регулируется Законом о купле-продаже 1979 года. С. Кертис знакомит читателей с заложенным в закон «разграничением, не имеющим большого практического значения»²⁰: он выделяет договоры о продаже (*sales*), в силу которых собственность переходит сразу по заключении договора, и запродажу (*agreements to sell*), после соглашения о которой передача собственности отложена или растянута во времени. Продажа судна, которое только предстоит построить, всегда относится к *agreements to sell*. Английский юрист заключает, что «судостроительный контракт - это запродажа с элементами подрядного договора, в силу которой одна сторона (подрядчик) обязуется продать покупателю будущий товар, т.е. судно...»²¹. Таким образом, для английского автора мало значения имеет не только представленное им разграничение, но и строгость в типизация судостроительного контракта.

Следуя второму подходу, договор судостроения относится к подрядным договорам. К указанному решению склоняются Германия, Италия, Корея и Япония²². Как было упомянуто выше, Россия относится к этой группе.

Вместе с тем, на применимость устоявшегося подхода в конкретной ситуации могут влиять различные факторы: существование судна до заключения договора и степень учета дополнений заказчика. Так, если судно уже было построено к моменту заключения договора, то соглашение следует понимать как договор купли-продажи. И наоборот, если работы начались только после заключения соглашения и заказчик активно участвует в деталях, связанных с созданием судна, то договор будет расценен как подряд. Для данного исследования интересна именно вторая группа спорных случаев.

¹⁶ [1998] UKHL 9, [1998] 1 WLR 574; [1998] 1 All ER 883; [1998] 1 Lloyd's Rep 609,

¹⁷ Dora S.S. Neo. Repudiation of a Shipbuilding Contract: Responses and Remedies // Singapore Journal of Legal Studies 1998, No. 2. P. 461.

¹⁸ Curtis. Op. cit. P. 8.

¹⁹ Daniel L., Yildiran C. Ship Finance Practices in Major Shipbuilding Economies // OECD Science, Technology and Industry. August 2019. No. 75. P. 16–17.

²⁰ Curtis. Op. cit. P. 3–4.

²¹ Ibid.

²² Shipbuilding contracts... P. 16.

Российское право длительное время находится в поисках универсального критерия разграничения договора подряда и договора купли-продажи будущей вещи²³. Поскольку императивные и диспозитивные нормы договорных типов предоставляют сторонам различные правовые возможности, теория стремится к проведению четкого разграничения договорных конструкций по их предпосылкам. В доктрине обсуждались критерий материалов, не нашедший отражение в ст. 704 ГК РФ, критерий контроля заказчика над созданием результата, критерий индивидуализированности и уникальности результата, выраженная в договоре воля сторон лишь на покупку вещи или на ее предварительное создание. Представляется, что после критики каждого из подходов к единому мнению по этому вопросу в российской доктрине не пришли.

В отсутствие нормативного решения кажется верным анализ того, формулируют ли стороны обязательства по подрядной модели (ст. 702 ГК РФ) или по модели купли-продажи (ст. 454 ГК РФ). Свобода сторон в формулировании обязательств по договору не приводит к слому договорной типизации, поскольку суд будет толковать право для предоставления сторонам юридической защиты в наиболее опознаваемых для системы паттернах. В случае неясности следует также ориентироваться на предыдущий опыт сторон и практику, принятую в отрасли. В России принято подчинять судостроительный контракт нормам о подряде. Как было показано выше, правовая традиция в сфере судостроительных контрактов играет важную роль.

После теоретического введения в проблему договорных типов можно обратить внимание на правовые проблемы, прямо вытекающие из договорной типизации. Для сравнения были избраны вопросы, крепко ассоциируемые с договорным типом, – существенные и иные условия договора и обстоятельства, влияющие на предмет предоставления. В первом случае избранный аспект лежит на поверхности и имеет значение как в российском, так и в английском праве. Вторая проблема связана с длительностью появления предмета предоставления по судостроительному контракту, а значит с расшире-

нием круга обстоятельств, способных повлиять на исполнение договора. В среднем с момента подписания договора до доставки судна в страну заказчика проходит от двух до двух с половиной лет²⁴, что делает актуальным обсуждение возможности изменения договорной цены.

1.2. Заключение договора судостроения по английскому и российскому праву

Поскольку английское право относит судостроительный контракт к купле-продаже, существенными условиями договора непременно являются предмет договора и цена²⁵. К подразумеваемым условиям договор будут относиться условия о качестве товара, праве продавца на товар, времени оплаты и доставки, залогах. При этом, М. Кларк сомневается, что в судостроительном контракте пробел в договорной цене может быть восполнен рыночной ценой, поскольку как объект договора, так и судостроительный рынок являются специфичными и индивидуальными. Закон о купле-продаже товаров 1979 года относит к подразумеваемым условиям договора купли-продажи юридическую чистоту товара и собственность продавца на отчуждаемый по договору товар (ст. 12), а также соответствие товара его описанию и цели, сообщенным заказчиком (*sale by description*, ст. 13).

Важным условием заключения договоров в общем праве является *consideration*. В исполнимом судостроительном контракте покупатель обязуется уплатить за судно цену, а продавец берет на себя обязательство по его созданию. При этом, соразмерность предоставлений не является обязательным условием встречных предоставлений²⁶. В решении по делу *North Ocean Shipping Co Ltd v Hyundai Construction Co Ltd*²⁷ Высокий суд признал элемент встречного предоставления в соглашении, согласно которому покупатель оплачивал этапы строительства судна, а продавец предоставлял ему гарантию о возмещении оплаты за этапы в случае наступления предусмотренных договором обстоятельств.

²³ Васильев Г.С., Рыбалов А.О. Различие договоров подряда и купли-продажи: обсуждаем проблему // Известия высших учебных заведений. Правоведение, 2005, № 1. С. 53–81.

²⁴ Brown J., Cecil W., Dracoulis A. Offshore Vessel Construction Disputes // Global Arbitration Review, December 2024.

²⁵ Clarke M.A. Shipbuilding Contracts. London: Lloyd's of London Press Ltd., 1982. P. 1.

²⁶ Curtis. Op. cit. P. 10.

²⁷ [1979] QB 705; [1979] 3 WLR 419; [1979] 1 Lloyd's Rep 89.

В российском праве, помимо предмета договора, признаются и иные существенные условия договора строительного подряда. В отличие от английского права, по отечественному праву цена работ не является существенным условием судостроительного контракта. При этом, согласно п. 4 Информационного письма Президиума ВАС РФ от 24.01.2000 № 51 отсутствие указания на срок выполнения работ приводит к незаключенности договора.

В деле №А06-9340/2024, рассмотренном Арбитражным судом Астраханской области²⁸ и Двенадцатым арбитражным апелляционным судом²⁹, суды первой и апелляционной инстанции пришли к выводу о том, что договор, не содержащий начальные и конечные сроки выполнения работ на судне, не является заключенным по российскому праву. Договор между сторонами предусматривал, что подрядчик должен произвести работы по комплексной обустройке и отделке пассажирских кают, общественных и служебных помещений строящегося судна. Истец приступил к осуществлению работ в отсутствие подписанного договора, в последующем ответчик уклонялся от ответа на письма истца с требованием подписать договор. Тогда истец обратился в суд с требованием признать договор заключенным. Однако в предложенной истцом редакции договора отсутствовали условия о сроках и объеме выполняемых работ, а также не была указана цена работ. Первое обстоятельство послужило основанием для отказа в удовлетворении требования истца в обеих инстанциях.

1.3. Изменение договорной цены на судно по английскому и российскому праву

Потребность в изменении цены договора возникает либо вследствие влияния внешних обстоятельств, либо по предложению самих сторон вследствие изменения характеристик предоставления.

Когда исполнение договора вследствие чрезвычайных обстоятельств становится для сторон нецелесообразным и невыгодным, возникает необходимость в пересмотре согласованной сторонами цены или в расторжении договора.

Английское право следует подходу, согласно которому договорная цена вряд ли может быть увеличена вследствие повышения издержек на строительство³⁰. Следовательно, привходящая экономическая нецелесообразность исполнения не уполномочивает терпящую убытки сторону на расторжение договора (*Davis Contractors Ltd v Fareham Urban District Council*³¹; *Tsakiroglou & Co Ltd v Noblee Thorl GmbH*³²). Зачастую обстоятельства, в которых суд расторгал судостроительный контракт, были связаны с введением военного положения, вследствие которого судно подлежало реквизиции, или же продолжение его строительства запрещалось³³. В целом, жесткий подход к цене товара следует логике купли-продажи, в рамках которой работы и затраты, произведенные на производство товара, не имеют определяющего значения. Предоставлением по договору является вещь, а не процессы, стоящие за ее созданием.

В российском праве стороны вправе договориться о твердой цене, которая в последующем не подлежит увеличению (абз. 2 п. 6 ст. 709 ГК РФ). При наличии приблизительной цены поставленную проблему для договора подряда призван решать абз. 2 п. 6 ст. 709 ГК РФ. В действительности абзац предлагает сторонам либо прийти к соглашению насчет повышения цены, либо прибегнуть к правилам о существенном изменении обстоятельств согласно ст. 451 ГК РФ. Но, во-первых, данная статья отдает приоритет расторжению, а не изменению договора (п. 4 ст. 451 ГК РФ); во-вторых, в российской судебной практике механизм существенного изменения обстоятельств применяется крайне редко³⁴. Подрядная модель не предоставляет более гибкий подход к цене договора. Следовательно, отечественный подход к изменению цены судна вследствие повышения стоимости работ или материалов так же является жестким.

В международной коммерческой практике была предпринята попытка по созданию договорного щита от флуктуации цен – оговорка об эскалации. Оговорка состоит из нескольких компонентов: во-первых, она включает устойчивый ценовой

²⁸ Решение Арбитражного суда Астраханской области по делу от 13.03.2025 по делу № А06-9340/2024.

²⁹ Постановление Двенадцатого арбитражного апелляционного суда от 28.05.2025 по делу № А06-9340/2024.

³⁰ Clarke. Op. cit. P. 15.

³¹ [1956] AC 696; [1956] 3 WLR 37.

³² [1962] AC 93; [1961] 2 WLR 633; [1961] 1 Lloyd's Rep 329.

³³ Curtis. Op. cit. P. 168–169.

³⁴ Громов А.А. Существенное изменение обстоятельств как основание для изменения или расторжения договора // Закон, 2022, № 2 // СПС КонсультантПлюс.

предел, в рамках которого подрядчик принимает на себя все рыночные и инфляционные риски; во-вторых, в оговорку входит поддающаяся изменениям графа, включающая индексацию работ, зарплат и т.п.; в-третьих, изменения могут претерпевать также индексы цен на материалы³⁵.

2. Типовые судостроительные контракты

Стороны договора судостроения часто прибегают к юридическому шаблону, который предлагается типовыми контрактами, утвержденными профессиональными организациями в сфере международной морской торговли. Свои проформы договора судостроения разработали Ассоциация судостроителей Японии (SAJ), Балтийский международный морской совет (BIMCO), Морская арбитражная комиссия КНР (СМАС), Морская Служба США (MARAD), Норвежская ассоциация судовладельцев (NSA) и Сообщество европейских судостроителей (CESA). В последующем большинство типовых контрактов будет обозначаться по названию организации, совпадения нет лишь в случае BIMCO, разработавшей проформу NEWBUILDCON.

Можно утверждать, что к настоящему моменту сформировался круг вопросов, которые не оставляет без внимания ни одна известная проформа. К подобным положениям подкомитет по работе с судостроительными договорами ММК отнес (а) характеристики судна (дедвейт, скорость, потребление топлива), (б) условия о стоимости судна, (в) контроль за выполнением работ, (г) порядок внесения изменений в характеристики строящегося судна, (д) порядок и условия испытаний судна на море, (е) время и место доставки, (ж) страхование и (з) исправление недостатков³⁶. Российским юристам следует учитывать, что в приведенном списке не указан срок исполнения обязательств по договору, который является существенным условием судостроительного контракта по российскому праву.

Верфи стремятся использовать типовые контракты, разработанные национальными торговыми ассоциациями и учреждениями. Типовые контракты СМАС и MARAD используются в основном национальными верфями Китая и США, они не получили распространение на междуна-

родном рынке. Проформа СМАС содержит множество особенностей китайского права, которые незнакомы иностранным заказчикам. Например, за выполнение подрядчиком поставленной задачи лучше, чем указано в договоре, подрядчику причитается надбавка к цене в пределах, установленных сторонами (пп. 6.1.5; 6.2.4; 6.3.4 СМАС). Также договор проводит разграничение между базовой ценой судна по судостроительному контракту и договорной ценой в целях разделения между сторонами суммы превышения контрактной цены над базовой ценой (п. 6.6 СМАС). Типовой контракт предлагает применять право КНР и обращаться в Морскую арбитражную комиссию КНР для разрешения споров.

Можно заметить, что типовые проформы не всегда следуют логике договорного типа при формулировании условий. В силу доминирования английского права договорной моделью судостроительного контракта является купля-продажа (например, п. 41 NEWBUILDCON). Для того, чтобы проявить аспекты, в которых правила договорного типа выдерживаются или же уступают собственной логике проформ, выбраны условия о предоставлении материалов и последствиях расторжения договора.

2.1. Сторона, предоставляющая материалы

Согласно одному из теоретических подходов к разграничению подряда и купли-продажи, в случае неясности квалификации договора как купли-продажи или подряда следует ориентироваться на то, кто предоставляет материал (ст. 3.1 Венской конвенции; Gai., 3,147). В российском праве от классического решения отказались в ст. 704 ГК РФ, позитивно закрепив, что работы выполняются иждивением подрядчика. Следовательно, классический критерий не имеет в российском праве нормативной ценности.

В типовых контрактах можно встретить следующее условие:

Покупатель должен на свой риск и за собственный счет обеспечить и доставить Подрядчику все материалы, необходимые для Покупателя (п. 21,a,i NEWBUILDCON)³⁷.

³⁵ Shipbuilding contracts... P. 24.

³⁶ Ibid. P. 2.

³⁷ NEWBUILDCON, s. 21.a.i: "The Buyer shall, at its own risk, cost and expense, supply and deliver to the Builder all of the Buyer's Supplies".

Формулировка запутывает и дает основания полагать, что договор связан с нормами применимого права о подряде. Однако, вне зависимости от предоставления материалов заказчиком типовой контракт NEWBUILDCON, прямо ссылаясь на английское право, идентифицирует договор как куплю-продажу. Следовательно, типовые контракты, как и российское право, обесценили критерий источника материала для квалификации договорного типа.

Сложнее кажется вопрос о том, до какого момента сохраняется право собственности заказчика на материалы, которые вошли в состав судна. Гражданский кодекс не дает однозначного ответа на поставленный вопрос. Применению ст. 220 ГК РФ в целях разрешения проблемы препятствует, во-первых, изготовление вещи подрядчиком для нужд заказчика, а не для себя, во-вторых, сфера действия нормы, в которую не входят такие недвижимые вещи, как морские суда (ст. 130 ГК РФ). При решении проблемы следует учитывать, что собственником судна признается подрядчик (п. 2 ст. 703 ГК РФ; так же в проформах: п. 7.5 SAJ; п. 31 NEWBUILDCON; п. 8.b AWES). Закрепление права собственности за ним направлено на совершение действий в отношении третьих лиц, классификационных сообществ.

В этом свете справедливо считать, что заказчик сохраняет право собственности на предоставленные им материалы, вошедшие в состав судна, до момента появления судна как вещи, т.е. до закладывания киля судна. Право собственности заказчика также должно сохраняться в отношении материалов, которые не были задействованы при строительстве. В правопорядках, в которых заказчик осуществляет поставку материалов, риск случайной гибели материалов лежит на заказчике³⁸. Вместе с тем, следует учитывать, что возникновение случайных обстоятельств, за которые не отвечает ни одна сторона, по договору с элементами профессионального хранения мыслимо в условиях, близких к чрезвычайным.

2.2. Последствия расторжения договора

Типовой контракт SAJ подразделяет случаи расторжения договора в зависимости от того, по вине какой стороны произошло обстоятельство,

уполномочившее другую сторону на расторжение договора.

Если покупатель расторг договор вследствие просрочки подрядчика или несоответствия судна предусмотренным характеристикам, то «Подрядчик должен немедленно возместить Покупателю в полном объеме все платежи, произведенные Покупателем за судно Подрядчику» (п. 10.2 SAJ). К платежам также суммируются проценты за пользование денежными средствами. Согласно п. 3.5 SAJ покупатель не обладает правом на взыскание неустойки в результате осуществления права на отказ от договора после установления несоответствия судна его ключевым характеристикам.

Если обстоятельство, повлекшее расторжение, произошло на стороне заказчика, то после получения заказчиком уведомления о расторжении «договор признается недействительным и любые материалы Покупателя становятся собственностью Подрядчика», «Подрядчик имеет право удерживать любые платежи, произведенные Покупателем Подрядчику по настоящему договору» (п. 11.3 SAJ). Далее, проформа заботится об интересах подрядчика при продаже судна, поэтому платежи удерживаются до момента получения покупной цены и проведения расчетов по продаже. Покупателю возвращаются излишки, сохранившиеся после учета издержек на проведение продажи, непокрытой стоимости строительства, процентов, санкций и упущенной выгоды подрядчика.

В данном регулировании можно увидеть пример перекоса типового контракта в пользу подрядчика. Расторжение по вине подрядчика уполномочивает покупателя лишь на получение долга по обязательству, в то время как расторжение по обстоятельствам, зависящим от заказчика, предоставляет подрядчику возможность не только получить должное по обязательству, но и привлечь заказчика к ответственности.

В то же время оплата работ подрядчика по расторжении договора зависит от того, спровоцировал ли он обстоятельство, повлекшее расторжение договора. То есть труд подлежит оплате, если подрядчик не нарушал свои обязательства. Расторжение в случае вины подрядчика строится по логике предоставлений по купле-продаже: если заказчик не получил судно в собственность по вине подрядчика, то подрядчик так же не должен получить цену работ. Если же обстоятельство, повлекшее расторжение воз-

³⁸ Shipbuilding contracts... P. 62–63.

никло по вине заказчика, то труд подрядчика учитывается как его предоставление, подлежащее оплате, даже если заказчик не получает судно в собственность.

В российском праве статья 717 ГК РФ предоставляет заказчику право немотивированно в любое время отказаться от договора. В этом случае заказчик оплачивает подрядчику выполненные им работы и возмещает убытки, причиненные отказом. Возможность ограничения права на немотивированный отказ является дискуссионной³⁹.

Решение SAJ не учитывает в должной мере интересы заказчика при расторжении договора, поэтому нуждается в адаптации и дополнении общими нормами об ответственности за нарушение обязательства. Необходимо, чтобы подрядчик также нес ответственность за расторжение, вызванное его действиями.

Заключение

Проведенный анализ показывает, что правовой режим международных судостроительных контрактов формируется на стыке применимого права и договорной стандартизации. Сопо-

ставление английского и российского подходов выявило расхождение в типизации: английское право последовательно рассматривает судостроение как куплю-продажу, тогда как российская практика – как подряд. Однако в обоих правовых порядках наблюдается жесткость в вопросах изменения цены вследствие роста издержек, что стимулирует поиск договорных механизмов перераспределения рисков.

Типовые проформы повышают предсказуемость и поддерживают стандарты в отрасли, но не подменяют действия диспозитивных и императивных норм. Отдельные их решения демонстрируют перекосы в пользу одной стороны и требуют адаптации под национальные требования и баланс интересов сторон. Для российского юриста важно помнить, что ряд проформ не требует определения срока начала и окончания работ, в то время как по отечественному праву строительный подряд без срока будет незаключенным. Это повышает значимость корректной инкорпорации и адаптации договора под применимое право.

Устойчивый баланс прав сторон по судостроительному контракту обеспечивается не только применимым правом, но и внимательным распределением рисков в договоре. В перспективе данное исследование может быть также дополнено ролью коллизионного права в сфере международного судостроения. ■

³⁹ Харченко Д.С. Право заказчика на немотивированный отказ от договора подряда. Проблемы строительного права. Выпуск 2: сборник статей / Сост. и отв.ред. Н.Б. Щербаков. Москва: Статут, 2023. С.515–520.



Alieva Papu Rasulovna,

LL.M. in Private Law (S.S. Alekseev Research Centre for Private Law, Moscow),
Legal Assistant, VLAWYERS (Moscow)

The Correlation Between Applicable Law and Standard Contracts in Shipbuilding Industry

The essay is devoted to analysis of rules applicable to shipbuilding contracts. It examines legal solutions based on the contractual typology of the shipbuilding contract under English and Russian law, and it also provides an analysis of certain aspects of international shipbuilding standard contracts from the standpoint of Russian law. The study emphasises the importance of comparative analysis in shaping legal standards in the field of international shipbuilding.

Key words: standard contract, vessel, shipbuilding contract, shipyard.

Introduction

Currently, there are only a few works in Russian offering legal analysis or an overview of the field of international or domestic shipbuilding.¹ At the same time, foreign researchers considered the theoretical potential in research of shipbuilding approximately in the last quarter of the 20th century. On 23 March 1973, the Assembly of the Comité Maritime International (CMI) established an International Subcommittee chaired by Francesco Berlingieri to study shipbuilding contracts.² Since scientific attention to international shipbuilding

contracts has emerged relatively recently, it seems that dogmatic study of the subject is not only relevant but also timely for the Russian legal system.

First of all, it is necessary to outline the legal issues that fall within the scope of this study. Thus, Ph. Delebecque suggests to distinguish between shipbuilding in the economic and legal meaning, on which depends the type of title of a future shipowner.³ Shipbuilding in the economic sense presupposes that the future owner builds a ship for his own use without involving third-party contractors. As Ph. Delebecque explains, such cases currently are either extremely rare or refer to construction of small vessels. In the economic shipbuilding model, the vessel is constructed for and by the original owner, which eliminates the risks of builder's bankruptcy present in "legal" shipbuilding. On the other hand, the legal shipbuilding model involves the

¹ Sinitsyn, S.A. "Civil Shipbuilding in Russia and Foreign Countries: State, Problems, and Prospects for Law and Economics." *International Public and Private Law*, no. 1 (2023). Accessed via SPS "ConsultantPlus."

² Comité Maritime International. *Documentation 1974 I*. Accessed January 30, 2026. <https://comitemaritime.org/wp-content/uploads/2018/06/1974-DOCUMENTATION-I.pdf>, 128.

³ Delebecque, P. *Droit Maritime*, 14th ed. Paris: Dalloz, 2020, 155–156.

indirect (through-a-builder) acquisition of a vessel built by an independent builder. It should be specified that this essay focuses on the study of shipbuilding involving the indirect acquisition of a vessel by the buyer.

The purpose of this article is to show how different sources of rights and obligations of the parties interact and differ in modern shipbuilding. To achieve this aim, the role of applicable law and standard contracts will be explored in context of determining the rights and duties of the parties to a shipbuilding contract. This approach will allow the study to form a complete picture of legal framework and determine the place of contractual norms, dispositive norms and mandatory legal framework in the field of shipbuilding.

Additionally, this article will showcase that complex issues arising from shipbuilding contracts cannot always be resolved solely on the basis of general contractual norms. Commercial practice has developed solutions that allow for more careful consideration of the specifics of the industry.

The unification of contractual terms in the shipbuilding industry is connected with introduction of the first international shipbuilding standard contracts prepared by the Shipbuilders' Association of Japan (SAJ) and the Association of West European Shipbuilders (AWES) in the 1970s. Whether to apply a standard contract is within parties' choice, there exists no mandatory rule or requirement to base the contract on the agreed standard form. The legal technique by means of which the contract acquires the binding force is basically incorporation.

Standardisation of contracts does not impose restrictions on the agreement of individual terms between the parties. The real purpose of unification is to increase the convenience of establishing contractual relationships, legal predictability and certainty in the industry. Unification also makes it possible to maintain a uniform standard of conduct for buyers and builders within the industry, which forms a professional body of actors in the shipbuilding sector.⁴

Despite comprehensiveness of the contractual framework offered by standard contracts, applicable law continues to play a major role at the stage of concluding a contract and in resolving disputes between the parties. As S.A. Sinitsyn correctly notes, the standard contract offers only a general

scenario for the development of relations.⁵ A standard contract, like a contract consisting solely of individually agreed terms, may encounter issues on which the parties have not reached a preliminary agreement. Along with the applicable law, business practices accepted in the industry contribute to filling gaps in the contract.⁶

Legal systems take different approaches towards attributing shipbuilding contracts to specific branch of law. This attribution of shipbuilding regulation to general civil law or commercial law may affect not only the applicability of a specific enactment, but also the jurisdiction of the dispute. Thus, in the United States of America, a shipbuilding contract is not considered a contract in the field of private maritime law, which excludes the jurisdiction of federal courts and the application of federal maritime law.⁷ In French law, pursuant to Article 110-2.1 of the Commercial Code a builder under a shipbuilding contract is considered a merchant, which means that the Commercial Code determines his rights and obligations and that the jurisdiction of commercial tribunals extends to such disputes. The Merchant Shipping Code of the Russian Federation does not include any specific rules on shipbuilding contracts, therefore, the general provisions of the Civil Code of the Russian Federation apply to shipbuilding contracts.

English law developed the legal notion of "*admiralty claims*." Admiralty claims are subject to admiralty jurisdiction within High Court of England. The court has jurisdiction over civil law disputes specified in section 20 of the Senior Courts Act 1981 (Senior Courts Act 1981), Article 61.2 of the Civil Procedure Rules 1998 (The Civil Procedure Rules 1998). It is important to note that contracts for the construction of new ships do not fall within the admiralty jurisdiction, as they do not directly affect maritime trade and the carriage of goods.⁸

It is widely known that most international maritime disputes are resolved in London under English

⁴ Bruce, G.J., and Eyres, D.J. *Ship Construction*, 7th ed. Amsterdam: Elsevier Science, 2012, 7.

⁵ Sinitsyn, S.A. *Op. cit.* Accessed via SPS "ConsultantPlus."

⁶ Favarel, B. "The Pragmatism of Arbitrators in International Shipbuilding Disputes." *ICC Dispute Resolution Bulletin*, no. 2 (2016): 89.

⁷ Clarke, M.A., ed. *Shipbuilding Contracts: A Comparative Analysis of Contracts in the Major Maritime Jurisdictions*, 2nd ed. London: Lloyd's of London Press Ltd., 1992. (Hereinafter referred to as *Shipbuilding Contracts*), 13.

⁸ Hill, C. *Maritime Law*, 6th ed. London: Routledge: Informa Law, 2003, 76.

law.⁹ Therefore, global judicial and arbitration practice in the field of shipbuilding has been largely shaped by English law and its legal concepts.

Currently, Asian countries (China, Korea and Japan) are leaders in the shipbuilding industry.¹⁰ However, the dominance of Asian countries in the market has not led to the overthrow of English law's leadership in the shipbuilding industry. Due to long-established tradition and predictability, the dominance of English law in disputes over shipbuilding contracts continues to this day.

The first part of this article will compare how Russian and English law regulate the conclusion of shipbuilding contracts and modifications in contract prices. It should be noted that English law considers shipbuilding to be a contract of sale,¹¹ while Russian case law classifies shipbuilding contracts as contracts for work.¹²

Next, this article will detect terms of standard contracts that logically flow from contractual standardisation. After disclosing the terms of the leading standard contracts, it will be analysed to which extent the legal framework of standard contract corresponds to the solution proposed by the rules, applicable to contracts for work in Russian law.

1.1. Law applicable to shipbuilding contracts

Following A. Boggiano, it should be noted that the rules of international standard contracts are not a separate legal system.¹³ The scope of application of the dispositive and mandatory rules of applica-

ble law is manifested in cases where contractual framework is incomplete or where the applicable legal order does not allow the parties to agree on a deviating legal rule. The applicable law is linked to general provisions on contracts: the substantive and formal validity of the contract, interpretation, conditions and remedies for breach of contract.

Applicable law determines the type of contractual framework applicable to shipbuilding contract. According to the explicit provision in Article 2(e) of the 1980 Vienna Convention on the International Sale of Goods, this international treaty does not apply to vessels. That fact that a specific object is excluded from the application of the provisions of an international treaty shifts the focus to the study of national approaches. Generally, there are two main approaches to defining a contract type that covers a shipbuilding contract in different legal systems.

According to one of them, a shipbuilding contract is based on the provisions for sale and purchase. This model is supported by Denmark, France, Norway, Sweden, the United Kingdom and the United States of America.¹⁴

However, the strict application of contract type rules may be omitted in order to come to an equitable decision. Thus, in the cases of *Hyundai Heavy Industries Co v Papadopoulos*¹⁵ and *Stocznia Gdanska SA v Latvian Shipping Co*,¹⁶ the House of Lords considered it reasonable to apply the rules on contracts for work and services rather than sale and purchase to a shipbuilding contract.

A more detailed examination of the *Stocznia Gdanska* case will be instructive. According to clause 5.05 of the contract concluded between the companies, in the event of the buyer's delay in payment for the ship, the seller could withdraw from the contract. This right was exercised by the seller, following that the parties disagreed on the payment for the work performed. The seller insisted that the buyer was obliged to pay for the work performed before the termination of the contract. The buyer objected, arguing that it was not obliged to pay for the work on the construction of a ship with regard to which it will not obtain ownership.

⁹ Ambrose, C., Maxwell, K., and Collett, M. *London Maritime Arbitration*, 4th ed. London: Routledge: Informa Law, 2018, 11; Curtis, S. *The Law of Shipbuilding Contracts*, 4th ed. London: Routledge: Taylor & Francis Group, 2012, 10; Goldby, M., and Mistellis, L., eds. *The Role of Arbitration in Shipping Law*. Oxford: Oxford University Press, 2016, § 1.09.

¹⁰ Blows, S., and Tattersall, V. "Shipbuilding," in *The Shipping Law Review*, 8th/10th ed. (2021), 53.

¹¹ Curtis. Op. cit. P. 1.

¹² Ruling of the Supreme Court of the Russian Federation No. 305-ЭС24-18377, dated October 23, 2024; Ruling of the Commercial Court of the Moscow District, dated August 27, 2025, in Case No. A40-217960/2023; Judgment of the Commercial Court of Moscow, dated May 14, 2025, in Case No. A40-95625/2024; Judgment of the Arbitration Court of Moscow, dated March 5, 2025, in Case No. A40-186608/2024.

¹³ Boggiano, A. *International Standard Contracts: A Comparative Study*. Recueil des cours: Académie de Droit International / Collected Courses of the Hague Academy of International Law 170 (1981): 9–114, 20.

¹⁴ Shipbuilding contracts... P. 14.

¹⁵ [1980] 1 WLR 1129; [1980] 2 All ER 29; [1980] 2 Lloyd's Rep 1.

¹⁶ [1998] UKHL 9, [1998] 1 WLR 574; [1998] 1 All ER 883; [1998] 1 Lloyd's Rep 609,

Under a contract of sale, consideration is deemed to be the transfer of ownership of the item, therefore, the rules on sale do not impose an obligation on the buyer to pay for work performed during construction of an item that has not become the property of the buyer.¹⁷ Treating the work performed under the contract as a consideration would justify the buyer's obligation to pay for it.

The House of Lords found builder's argument reasonable. Consequently, the precedent cited above justifies that the works for construction of a ship by the seller are included in consideration under a shipbuilding contract.

In addition to a contract of sale and a contract for work, a shipbuilding contract may be classified as a joint venture. If the parties to a shipbuilding contract have an ongoing relationship in which both parties bear significant risks as a result of each other's actions, such a contract will be considered a joint venture (partnership) contract.¹⁸

Additionally, financial leasing is a widespread method of vessel acquisition, structured as a three-party transaction.¹⁹ At the same time, the basic issue of transferring the ownership is also relevant for this model, since the lessor and a third party agree on construction of ship. Therefore, the discussion on types of contracts is also relevant for leasing relationships.

Under the English law shipbuilding contracts are governed by the Sale of Goods Act 1979. Explaining the standpoint of English law, S. Curtis acquaints readers with "distinction of not great practical significance" laid down by the law²⁰: he distinguishes between sales contracts, under which ownership is transferred immediately upon conclusion of the contract, and *agreements to sell*, under which the transfer of ownership is postponed or spread out over time. The sale of a ship that is yet to be built always falls under *agreements to sell*. The English lawyer concludes that a shipbuilding contract "is an agreement of sale, incorporating certain characteristics of a construction contract, by which one party, typically the builder, agrees to sell to the buyer

future goods, i.e., a vessel, by description."²¹ Accordingly, the English author argues that the distinction he outlines matters little, and that a rigid typology of shipbuilding contracts is likewise insignificant.

Following the second approach, a shipbuilding contract is classified as a contract for work. Germany, Italy, Korea and Japan follow this model.²² As mentioned above, Russia is within this group.

At the same time, various circumstances may influence the applicability of the established approach to a specific case: the existence of the vessel prior to the conclusion of the contract and the degree to which the buyer's instructions are taken into account. Thus, if the ship had already been built by the time the contract was concluded, the agreement should be considered as a contract of sale. Conversely, if work began only after the agreement was concluded and the buyer is actively involved in the details related to construction of the vessel, the contract will be regarded as a contract for work. The second group of cases is specifically observed by this study.

Russian law has long been searching for a stable criterion for distinguishing between a contract for work and a contract for the sale of an item yet to emerge.²³ Since the mandatory and dispositive norms of contract types provide the parties with different legal opportunities, the theory seeks to make a clear distinction between contractual structures based on their premises. The doctrine discussed the criterion of materials, which is not reflected in Article 704 of the Civil Code of the Russian Federation, the criterion of the buyer's control over the process of construction, the criterion of individuality and uniqueness of the result, and whether the from the will of the parties follows the importance of construction process, not barely the result. After criticism of each of the approaches, it appears that no consensus on this issue has been reached in Russian doctrine.

In the absence of a common opinion on the issue, it seems reasonable to analyse whether the parties formulate obligations according to the contract model (Article 702 of the Civil Code of the Russian Federation) or according to the sale and

¹⁷ Dora, S.S. Neo. "Repudiation of a Shipbuilding Contract: Responses and Remedies." *Singapore Journal of Legal Studies*, no. 2 (1998): 461.

¹⁸ Curtis. Op. cit. P. 8.

¹⁹ Daniel, L., and Yildiran, C. "Ship Finance Practices in Major Shipbuilding Economies." *OECD Science, Technology and Industry*, no. 75 (August 2019): 16–17.

²⁰ Curtis. Op. cit. P. 3–4.

²¹ Ibid.

²² Shipbuilding contracts... P. 16.

²³ Vasilyev, G.S., and Rybalov, A.O. "The Difference Between Contract and Sale Agreements: Discussing the Issue." *Izvestiya of Higher Educational Institutions. Jurisprudence*, no. 1 (2005): 53–81.

purchase model (Article 454 of the Civil Code of the Russian Federation). The freedom of the parties to structure obligations under the contract as they wish does not lead to a breakdown of contractual standardisation, since the court, in order to provide the parties with legal remedies, will interpret the law in accordance with legal tradition and usages. In case of ambiguity, one should also refer to the previous contractual practice of the parties and the usages of the industry. In Russia, it is customary to subject shipbuilding contracts to the rules on contracts for work. As shown above, legal tradition plays an important role in the field of shipbuilding contracts.

After a theoretical introduction to the problem of contract types, the attention can be drawn to the legal problems that arise directly from contract typification. For comparison, issues closely associated with the contract type were selected: essential and other terms of the contract and circumstances affecting the subject matter of the contract. With regards to first matter, it is self-evident that essential terms of contracts are an important issue both under the Russian and English law. The second problem is related to the duration of performance of the shipbuilding contract, and therefore to the expansion of the range of circumstances that may affect the performance of the contract. On average, it takes between two and two and a half years from the signing of the contract to the delivery of the vessel to the buyer's country,²⁴ which makes it relevant to discuss the possibility of altering the contract price.

1.2. Conclusion of a shipbuilding contract under English and Russian law

Since English law classifies a shipbuilding contract as a sale and purchase agreement, the essential terms of the contract are necessarily the subject matter of the contract and the price.²⁵ The implied terms of the contract will include terms relating to the quality of the goods, the seller's title to the goods, the time of payment and delivery, and security. However, M. Clark doubts that in a shipbuilding contract, an omission of the contract

price can be filled by the market price, since both the subject matter of the contract and the shipbuilding market are specific and individual. Among the implied terms of sale contract Sale of Goods Act 1979 names following: the legal purity of the goods and the seller's ownership of the goods being sold under the contract (Article 12), conformity of the goods with their description and purpose as communicated by the buyer (*sale by description*, Article 13).

An essential element for the conclusion of contracts under common law is *consideration*. In an enforceable shipbuilding contract, the buyer undertakes to pay the price for the vessel, and the seller undertakes to build it. However, proportionality of performance is not a mandatory condition for reciprocal performance.²⁶ In *North Ocean Shipping Co Ltd v Hyundai Construction Co Ltd*,²⁷ the High Court recognised the element of reciprocal consideration in an agreement whereby the buyer paid for the stages of vessel construction and the seller provided a guarantee of reimbursement for the stages in the event of circumstances specified in the contract.

In Russian law, in addition to the subject matter of the contract, other essential terms of a construction contract are also recognised. Unlike English law, under Russian law, the price of the work is not an essential condition of a shipbuilding contract. At the same time, according to paragraph 4 of Information Letter No. 51 of the Presidium of the Supreme Commercial Court of the Russian Federation dated 24 January 2000, the absence of an indication of the term of the work leads to the contract not being concluded.

In case No. A06-9340/2024 before the Commercial Court of the Astrakhan District²⁸ and the Twelfth Commercial Court of Appeal,²⁹ the courts of first and appeal instances concluded that the contract, which did not specify the term for beginning and completing the works on the ship, was not concluded under Russian law. The contract between the parties stipulated that the builder must carry out comprehensive refurbishment and finishing works on the passenger cabins, public and service

²⁴ Brown, J., Cecil, W., and Dracoulis, A. "Offshore Vessel Construction Disputes." *Global Arbitration Review*, December 2024.

²⁵ Clarke, M.A. *Shipbuilding Contracts*. London: Lloyd's of London Press Ltd., 1982.

²⁶ Curtis. Op. cit. P. 10.

²⁷ [1979] QB 705; [1979] 3 WLR 419; [1979] 1 Lloyd's Rep 89.

²⁸ Judgment of the Commercial Court of the Astrakhan District in Case No. A06-9340/2024, dated March 13, 2025.

²⁹ Ruling of the Twelfth Commercial Court of Appeal in Case No. A06-9340/2024, dated May 28, 2025.

areas of the vessel under construction. The claimant commenced the works in the absence of a signed contract, and the respondent subsequently avoided giving a reply to the claimant's letters requesting that the contract be signed. The claimant then filed a lawsuit to the court, requesting to recognise a contract as concluded. However, the version of the contract proposed by the claimant did not contain any terms regarding the timing and scope of the work to be performed, nor did it specify the price of the work. The first circumstance served as the basis for refusing to satisfy the claimant's claim in both instances.

1.3. Change in the contract price for a vessel under English and Russian law

The need to change the contract price arises either due to the influence of external circumstances or at the suggestion of the parties themselves due to a change in the characteristics of the consideration.

When the performance of the contract becomes unfavourable and unprofitable for the parties due to extraordinary circumstances, it becomes necessary to fix the price agreed by the parties or to terminate the contract.

English law follows the approach that the contract price is unlikely to be increased due to an increase in construction costs.³⁰ Consequently, the economic impracticability of performance does not entitle the losing party to terminate the contract (*Davis Contractors Ltd v Fareham Urban District Council*;³¹ *Tsakiroglou & Co Ltd v Noble Thorl GmbH*³²). Often, the circumstances in which the court terminated a shipbuilding contract were related to the imposition of martial law, as a result of which the vessel was subject to requisition, or the continuation of its construction was prohibited.³³ In general, a strict approach to the price of goods follows the logic of sale and purchase contract, in which the work and costs incurred in the production of goods cannot affect the initial agreement. The subject matter of the contract is the result itself, not the processes behind its construction.

Under Russian law, the parties have the right to agree on a fixed price, which cannot be increased

subsequently (Article 709,6,2 of the Civil Code of the Russian Federation). If there is an approximate price, the problem posed for the contract for work is to be solved by Article 709,6,2 of the Civil Code of the Russian Federation. Actually, the paragraph offers the parties either to agree on an increased price or to apply the rules on force majeure under Article 451 of the Civil Code of the Russian Federation. However, firstly, this article gives priority to termination rather than modification of the contract (Article 451,4 of the Civil Code of the Russian Federation); secondly, in Russian judicial practice, the frustration of contract is applied extremely rarely.³⁴ The contract for work does not provide a more flexible approach to the contract price. Consequently, the Russian approach to changing the price of a vessel due to an increase in the cost of work or materials is also rigid.

In international commercial practice, an attempt has been made to design a contractual shield against price fluctuations – an escalation clause. The clause consists of several components: firstly, it includes a stable price limit within which the builder assumes all market and inflation risks; secondly, the clause includes a variable clause covering the indexation of works, wages, etc.; thirdly, changes may also be made to material price indices.³⁵

2. Standard Contracts for Shipbuilding

The parties to a shipbuilding contract often make use of a legal template provided by standard contracts approved by professional organisations in the field of international maritime trade. The Shipbuilders' Association of Japan (SAJ), the Baltic International Maritime Council (BIMCO), China Maritime Arbitration Commission (CMAC), US Maritime Administration (MARAD), Norwegian Shipowners' Association (NSA) and Community of European Shipbuilders' Associations (CESA). Subsequently, most standard contracts will be designated by the name of the organisation, with the exception of BIMCO, which developed the NEWBUILDCON.

It can be argued that, to date, there is a set of terms which is stipulated by every shipbuilding standard contract. The subcommittee on shipbuilding contracts of the CMI has included the follow-

³⁰ Clarke. Op. cit. P. 15.

³¹ [1956] AC 696; [1956] 3 WLR 37.

³² [1962] AC 93; [1961] 2 WLR 633; [1961] 1 Lloyd's Rep 329.

³³ Curtis. Op. cit. P. 168–169.

³⁴ A. A. Gromov, "Substantial Change of Circumstances as a Basis for Modifying or Terminating a Contract," *Zakon*, no. 2 (2022), accessed via SPS ConsultantPlus.

³⁵ Shipbuilding contracts... P. 24.

ing provisions in the (a) key features of the vessel (deadweight, speed, fuel consumption), (b) cost of the vessel, (c) control over the performance of work, (d) the procedure for making changes to the characteristics of the vessel under construction, (e) the procedure and conditions for sea trials of the vessel, (f) the time and place of delivery, (g) insurance, and (h) rectification of defects.³⁶ Russian lawyers should note that the above list does not include the term for performance of obligations under the contract, which is an essential condition of a shipbuilding contract under Russian law.

Shipyards tend to apply standard contracts adopted by national trade associations and institutions. CMAC and MARAD standard contracts are mainly used by national shipyards in China and the United States and are not widely used in the international market. The CMAC standard form contains many features of Chinese law that are alien to foreign buyers. For example, if the builder performs the task better than specified in the contract, the builder is entitled to a bonus to the price within the limits set by the parties (clauses 6.1.5; 6.2.4; 6.3.4 CMAC). The contract also distinguishes between the basic price of the vessel under the shipbuilding contract and the contract price for the purpose of dividing between the parties the amount by which the contract price exceeds the base price (clause 6.6 CMAC). The model contract proposes applying People's Republic of China law and referring disputes to the China Maritime Arbitration Commission.

It should be noted that standard forms do not always follow the framework of the contract type when formulating terms and conditions. Due to the dominance of English law, the contractual model for shipbuilding contracts is sale and purchase (e.g., clause 41 NEWBUILDCON). In order to highlight the aspects in which the rules of the contractual type are consistent with or yield to the logic of the standard contract, the terms and conditions for the provision of materials and the consequences of termination of the contract have been selected.

2.1. The party providing the materials

According to one of the theoretical approaches to distinguishing between a contract for work and a sale and purchase agreement, in case of uncertainty as to whether a contract should be classified as a sale and purchase agreement or a contract for

work, one should focus on which party provides the materials (Article 3.1 of the Vienna Convention; Gai., 3,147). In Russian law, the classic solution was abandoned by Article 704 of the Civil Code of the Russian Federation, which established that the work is performed at the expense of the builder. Consequently, the classic criterion has no normative value in Russian law.

The following condition can be found in standard contracts:

The Buyer shall, at its own risk, cost and expense, supply and deliver to the Builder all of the Buyer's Supplies (NEWBUILDCON, s. 21.a.i).

The wording is confusing and deceits that the contract is subject to the applicable law on contracts for work. However, regardless of the provision of materials by the buyer, the NEWBUILDCON standard contract, referring directly to English law, identifies the contract as a sale and purchase agreement. Consequently, standard contracts, like Russian law, have devalued the criterion of materials as a qualification of the contract type.

The limits of buyer's ownership over materials that were included into the vessel seems to be a more complicated issue. The Civil Code does not provide an explicit answer to this concern. The application of Article 220 of the Civil Code of the Russian Federation does not bring any clarity as, firstly, the builder manufactures the item for the buyer's needs and not for itself, and secondly, the scope of the provision does not cover immovable property such as sea vessels (Article 130 of the Civil Code of the Russian Federation). It should be taken into account that the builder is recognised as the owner of the vessel (Article 703, 2 of the Civil Code of the Russian Federation; clause 7.5 SAJ; also standard contracts: clause 31 NEWBUILDCON; clause 8.b AWES). The purpose of assigning ownership rights to the builder is to enable it register the ship and act on behalf of the ship before classification society.

In this light, it is fair to assume that the buyer retains ownership of the materials provided by it until the ship appears as an object, i.e. until the keel of the ship is laid. The buyer's ownership rights should also be retained in relation to materials that were not used in construction. In legal systems where the buyer supplies the materials, the risk of accidental loss of materials lies with the buyer.³⁷ At the same

³⁶ Shipbuilding contracts... P. 2.

³⁷ Shipbuilding contracts... P. 62–63.

time, it should be noted that the builder acts as professional custodian which makes it liable for wide range of circumstances that may occur.

2.2. Consequences of contract termination

The SAJ model contract subdivides the consequences of contract termination depending on which party is at fault for the circumstance that entitled the other party to terminate the contract.

If the buyer terminates the contract due to the builder's delay or the vessel's failure to comply with specified characteristics, then "Builder shall promptly refund to the Buyer the full amount of all sums paid by the Buyer to the Builder on account of the Vessel," (clause 10.2 SAJ). Interest rate for the use of funds shall also be added to the payments. According to clause 3.5 SAJ, the buyer is not entitled to claim any liquidated damages as a result of exercising the right to withdraw from the contract after establishing that the vessel does not comply with its key characteristics.

If the circumstance leading to the termination occurred on the part of the buyer, then after the buyer receives notification of the termination, "Contract shall forthwith become null and void and any of the Buyer's Supplies shall become the sole property of the Builder," "the Builder shall be entitled to retain any Installment or Installments theretofore paid by the Buyer to the Builder on account of this Contract" (clause 11.3 SAJ). Furthermore, the form protects the interests of the builder in the sale of the vessel, so payments are withheld until the purchase price is received and the sale is settled. Any surplus which remains after excluding the costs of the sale, the uncovered cost of construction, interest, penalties and the builder's lost profits shall be returned to the Buyer.

This rule is an example of a standard contract regulation favouring the builder. Termination due to the builder's fault entitles the buyer only to receive the debt under the obligation, while termination due to circumstances dependent on the buyer allows the builder not only to receive what is due under the obligation, but also to hold the buyer liable.

At the same time, payment for the builder's work upon termination of the contract depends on whether the builder provoked the circumstances that led to the termination of the contract. That is, the work is subject to payment if the builder has not violated its obligations. Termination in the case

of the builder's fault is based on the logic of provisions for sale and purchase: if the buyer did not receive ownership of the vessel due to the builder's fault, then the builder should not receive payment for the work either. If the circumstance that led to the termination was caused by the buyer, the builder's work is considered as a consideration requiring payment, even if the buyer does not receive ownership of the vessel.

In Russian law, under the Article 717 of the Civil Code of the Russian Federation the buyer has the right to withdraw from the contract at any time without explaining reasonable grounds for such withdrawal. In this case, the buyer pays the builder for the work performed and compensates for the losses caused by the withdrawal. The possibility of restricting the right to withdraw is debatable.³⁸

The SAJ solution does not adequately take into account the interests of the buyer in the event of termination of the contract and therefore needs to be adapted and supplemented with general rules on liability for breach of contract. It is necessary that the builder also be liable for termination caused by its actions.

Conclusion

The analysis shows that the legal regime for international shipbuilding contracts is formed at the intersection of applicable law and contractual unification. A comparison of the English and Russian approaches revealed a discrepancy in typification: English law consistently treats shipbuilding as a sale and purchase, while Russian practice treats it as a contract. However, both legal systems are strict on the issue of price changes due to cost increases, which encourages the search for contractual mechanisms for risk redistribution.

Standard forms increase predictability and support high qualification in the industry, but do not functionally replace applicable law. Some of standard solutions demonstrate imbalances in favour of one party and require adaptation to national requirements and the balance of interests of the parties. It is important for Russian lawyers to remember that a number of standard contracts do not require the date of beginning and comple-

³⁸ D. S. Kharchenko, "The Right of the Customer to Unjustified Refusal from a Construction Contract," in *Problems of Construction Law*. Volume 2: A Collection of Articles, ed. N.B. Shcherbakov (Moscow: Statut, 2023), 515–520.

tion of the work to be specified, whereas under domestic law, a construction contract without a time limit will not be considered concluded. This example highlights the importance of correctly incorporating and adapting the contract to the applicable law.

A stable balance of rights between the parties to a shipbuilding contract is ensured not only by the applicable law, but also by the careful allocation of risks in the contract. In the future, this study may also be supplemented by the role of conflict of laws in the field of international shipbuilding. ■



Подгузова Варвара Сергеевна,
Санкт-Петербургский государственный университет

Морское страхование в условиях санкций: коллизионные вопросы, санкционные оговорки, арбитраж и исполнение решений

Санкционные ограничения радикально изменили среду морского страхования, поставив новые вызовы перед международным арбитражем: меняется риск-профиль кейсов, договорные оговорки и порядок урегулирования убытков. Статья разбирает коллизионные вопросы (право, юрисдикция, публичный порядок) и практику разрешения споров, в том числе применимость арбитражных оговорок, исполнение решений по Нью-Йоркской конвенции. Автор делает акцент на лондонском рынке. На примерах демонстрируется, как санкционные и комплаенс-требования трансформируют распределение рисков между страхователями и страховщиками, включая P&I-клубы.

Ключевые слова: морское страхование, санкции, коллизионные вопросы, арбитраж, исполнение решений.

Актуальность

С 2022 года санкционное давление на российское судоходство придало теме морского страхования особую остроту. Вследствие санкций, с весны 2022 г. страховщики массово отказываются от страхования российских судов, тем самым создавая угрозу остановки морских перевозок. Российскому рынку удалось адаптироваться. При поддержке государства через Российскую национальную перестраховочную компанию (РНПК) страховщики получили доступ к перестрахованию. С марта 2022 г. по распоряжению Банка России РНПК принимает на себя не менее 50% санкционных рисков,

ее капитал увеличен до 750 млрд руб¹. Благодаря этому ведущие российские страховщики смогли продолжить страхование флота крупных судоходных компаний, таких как Совкомфлот. Кроме того, российскому рынку удалось привлечь партнеров из дружественных стран, таких как Китай и Индия. Например, в 2024 г. РНПК предоставила финансовые гарантии для аккредитации российских страховщиков в Индии, что позволило им напрямую страховать там танкеры.

¹ Российская национальная перестраховочная компания. Пресс-релиз о докапитализации, 2022 // РНПК.рф. URL: <https://rnrc.ru/news/> (дата обращения: 09.12.2025).

Эти меры подчеркнули значимость темы для национального регулирования: происходящее стало своего рода стресс-тестом для российского страхового законодательства и правоприменения. Законодательные и судебные органы России стремятся нейтрализовать негативное влияние санкций. На фоне принятия в 2018 г. «антисанкционного» регулирования и соответствующей дискуссии на рынке высказывалась позиция, что в сегменте прямого страхования страховщикам следует отказываться от «санкционных оговорок», которые приравнивают применение санкций к форс-мажору и используются как основание для отказа в выплате². При этом в правоприменении закрепляется общий подход: отказ в страховой выплате не может быть произвольным и должен опираться на закон и условия договора, а «исключения из покрытия» не должны подменять и расширять предусмотренные законом основания освобождения страховщика от выплаты. Одновременно усиливались комплаенс-требования. Страховщики и судовладельцы обязаны проводить тщательный *due diligence* контрагентов и грузов, чтобы исполнение договоров не нарушало санкции.

Санкции породили и новые юридические вызовы для правоприменения и морского арбитража. Российские суды и третейские институты вынуждены решать споры о неисполнении обязательств вследствие санкций, о действительности санкционных оговорок и о подсудности таких споров. В частности, в АПК РФ появились специальные нормы, позволяющие подсанкционным лицам рассматривать дела в российских судах вопреки иностранным соглашениям о юрисдикции, если санкции мешают доступу к правосудию (ст. 248.1, 248.2). Также актуален вопрос признания и исполнения решений иностранных судов и трибуналов, например не противоречит ли публичному порядку РФ исполнение, например, арбитражного решения в пользу страховщика, который отказал в выплате лишь по санкционным мотивам.

Опыт 2022–2025 г. выявил уязвимость классических страховых конструкций перед внешнеполитическими рисками и одновременно стимулировал развитие национальной правовой базы – от механизмов государственной под-

держки страхования до процессуальных гарантий справедливого рассмотрения санкционных споров в юрисдикции РФ.

Договор морского страхования: особенности заключения и исполнения

Морские перевозки традиционно сопровождаются многочисленными рисками – техническими, навигационными, коммерческими, а также правовыми, связанными с их международным характером. Договор морского страхования включает стандартные условия, однако в санкционной обстановке в него все чаще добавляются особые положения. На лондонском страховом рынке распространены санкционные оговорки, освобождающие страховщика от ответственности, если выполнение договора противоречит санкционному законодательству. Примером является оговорка Ллойда LMA3100 (в 2023 г. опубликована обновленная редакция LMA3100A с тем же содержанием – приостановление покрытия, – а также расширенная формула LMA3200), согласно которой страховщик освобождается от выплаты, если страховая выплата повлекла бы нарушение санкций США, ЕС, Великобритании или ООН.

Российское законодательство, напротив, относится к таким оговоркам критически. В 2018 г. был принят Федеральный закон № 127-ФЗ от 04.06.2018 «О мерах воздействия на недружественные действия США и иных иностранных государств» (закон о противодействии санкциям), который запрещает включать санкционные оговорки в договоры прямого страхования. Такой запрет мотивирован недопустимостью потворствовать требованиям санкционных режимов. Заместитель председателя правления ПАО «СОГАЗ» Д. Малышев отмечал, что включение санкционной оговорки в договор прямого страхования де-факто означает невозможность выплаты по причине санкций, что для российского страховщика чревато ответственностью³. Тем не менее в перестраховании санкционные оговорки сохраняются: иностранные перестраховщики настаивают на их включении, и без таких условий трудно разместить риск зарубежом.

² Агентство страховых новостей (ACH). 12.10.2018. URL: <https://www.asn-news.ru/smi/32509> (дата обращения: 09.12.2025).

³ Малышев Д. Представитель СОГАЗ. См.: «Санкции могут изменить морское страхование». Finmarket.ru, 2022. URL: <http://www.finmarket.ru/insurance/?nt=0&id=4867794> (дата обращения: 09.12.2025).

Исключения по рискам. Страховые полисы традиционно не покрывают военные риски, конфискацию, ядерные инциденты. В санкционном контексте к таким исключениям добавляются рейсы, грузы и маршруты, прямо запрещенные санкциями или сопряженные с повышенными комплаенс-рисками. Конкретные списки регулярно обновляются P&I-клубами и на рынке Ллойда.

Механизмы due diligence и compliance. Включение санкционных условий обязывает стороны договора усиливать меры комплаенса. Страховщик до заключения договора проводит тщательную проверку (*due diligence*) судна, груза, отправителя, получателя, судовладельца и других бенефициаров на предмет их присутствия в санкционных списках (SDN List OFAC в США, санкционные списки ЕС, Великобритании и т. д.), а также проверяет характер груза – не подпадает ли он под экспортные ограничения. При международных перевозках страховщики требуют от страхователя подробные гарантии и заверения относительно конечных получателей груза, маршрута судна, портов захода. В договоры включаются условия о досрочном прекращении страхования (*termination clause*), дающие страховщику право расторгнуть договор при введении новых санкций. Для минимизации рисков страховщики вводят внутренние регламенты: сделки по чувствительным направлениям согласовываются с руководством, привлекаются юристы по санкционному праву, используются специализированные базы данных.

Страхователь также обязан проявлять осмотрительность – сокрытие своего санкционного статуса или связей грозит утратой страховой защиты. В 2023–2025 г. финансовые регуляторы выпустили новые руководства для страховой отрасли: OFAC (США) 20.12.2023 опубликовал обновленные разъяснения по «ценовому потолку» на российскую нефть⁴, а Управление по реализации финансовых санкций Великобритании (OFSI) 18.07.2025 обновило отраслевые рекомендации, подтвердив наличие *safe harbor* для страховщиков «третьего уровня» при надлежащей провер-

ке клиентов⁵. Эти разъяснения позволяют страховщикам предоставлять покрытие, не опасаясь санкций при условии соблюдения требований регуляторов.

Права и обязанности сторон, ответственность страховщика. Российское право детально определяет права и обязанности сторон морского страхования в Гражданском кодексе РФ и главе XV Кодекса торгового мореплавания РФ (КТМ). По ст. 250 КТМ страхователь обязан сообщать страховщику существенные обстоятельства риска, а при умышленном сокрытии страховщик вправе отказаться от договора (фактически признать его недействительным) и удержать полученную премию. Эта норма соответствует принципу *utmost good faith* («наивысшая добросовестность») английского права (§ 17–18 Marine Insurance Act 1906). Однако российское право в большей мере защищает страхователя: он освобождается от сообщения общеизвестных сведений и тех фактов, которые страховщику и так должны быть известны. Более того, если страховщик не задал конкретный вопрос о каком-то факте, впоследствии он не вправе ссылаться на его неразглашение. Такие положения препятствуют злоупотреблению правом – страховщик должен самостоятельно проявлять разумную осмотрительность при сборе информации.

В 2015 г. английское страховое право претерпело существенные реформы. Закон Великобритании о страховании 2015 г. (Insurance Act 2015) трансформировал принцип *utmost good faith* в обязанность по «надлежащему представлению риска» (*duty of fair presentation*)⁶. Иначе говоря, от страхователя требуется предоставить достаточную информацию о риске, чтобы обратить внимание разумного страховщика и побудить его задать уточняющие вопросы, вместо прежнего абсолютного требования раскрыть все факты. Если нарушены требования надлежащего представления риска, новые правила не применяют автоматическое аннулирование полиса (за исключением случаев умышленного утаивания или мошенничества). Вместо этого меры ответ-

⁴ U.S. Department of the Treasury, Office of Foreign Assets Control (OFAC). OFAC Guidance on Implementation of the Price Cap Policy for Crude Oil and Petroleum Products of Russian Federation Origin. Revised on: 20.12.2023. URL: <https://ofac.treasury.gov/media/931036/download?inline=> (дата обращения: 12.12.2025).

⁵ Office of Financial Sanctions Implementation (UK). Financial Sanctions Guidance: Insurance Sector (updated 18.07.2025). – OFSI, HM Treasury, 2025.

⁶ Pring M., Hardy P., Webley T. The Insurance Act 2015 came into effect on Friday – a brief primer before you renew or buy a new policy, URL: <https://www.reedsmith.com/en/perspectives/2016/08/the-insurance-act-2015-came-into-effect-on-friday>.

ственности страховщика зависят от того, как бы он повел себя, в случае наличия у него полной информации. Например, если при надлежащем раскрытии страховщик все равно заключил бы договор, но на иных условиях, то договор считается действующим на измененных условиях, и требования страхователя могут быть скорректированы.

Закон 2015 г. также изменил подход к гарантийным условиям (*warranties*). Если по правилам 1906 г. нарушение гарантии автоматически освобождало страховщика от ответственности с момента нарушения, независимо от его связи с убытком, то теперь нарушение гарантии лишь приостанавливает покрытие. Страховщик не может отказать в выплате, если до наступления страхового случая страхователь устранил нарушение либо если нарушенное условие не связано с характером наступившего убытка (*materiality*). Кроме того, запрещены т. н. оговорки о базисе договора (*basis of contract clauses*), ранее позволявшие квалифицировать все заявления страхователя в заявлении на страхование как гарантии.

В целом, реформы Insurance Act 2015 сместили баланс интересов. Вместо крайне жестких последствий для страхователя введены более гибкие и соразмерные меры, учитывающие добросовестность сторон. Российское законодательство непосредственно не заимствовало эти новеллы, однако многие защитные элементы были изначально присущи отечественному праву (например, освобождение страхователя от раскрытия общеизвестных фактов и запрет страховщику ссылаться на непредоставление информации, о которой он не спрашивал прямо). Таким образом, по своему духу российские правила добросовестности сторон во многом совпадают с подходом, закрепленным реформой 2015 года, хотя технические механизмы их реализации различаются.

Страховщик обязан выдать страхователю страховой полис установленной формы (ст. 251 КТМ) и при наступлении страхового случая рассмотреть заявление о выплате в срок, неся ответственность за необоснованный отказ.

Закон предусматривает случаи освобождения страховщика от ответственности. В частности, страховщик не отвечает за убытки, причиненные по вине страхователя (умысел или грубая неосторожность – ст. 265 КТМ). Еще одним основанием отказа может быть существенное

увеличение страхового риска. Согласно ст. 271 КТМ, если после заключения договора риск существенно возрос по вине страхователя (например, маршрут судна был изменен на более опасный или в рейс принят запрещенный груз), страховщик вправе потребовать изменения условий или вовсе отказаться от договора.

Отказ в страховании и специальные механизмы

Страховщик, как и любое другое лицо, может отказать в заключении договора. В условиях санкций это право стало реализовываться часто: весной 2022 г. западные страховщики массово прекратили покрытие российских судов и отказались продлевать полисы. Для российских страхователей это создало угрозу остановки перевозок, так как без страхования суда не допускаются в порты и могут быть задержаны из-за отсутствия финансового обеспечения ответственности.

В ответ были приняты специальные механизмы поддержки. С 2022 г. российские страховщики опираются на перестраховочную поддержку РНПК: ей передается 50% обязательной перестраховочной цессии по связанным с санкциями рискам.⁷ Благодаря этому российские страховщики смогли обеспечить покрытие национального флота.

Таким образом, договор страхования морских перевозок в эпоху санкций приобрел новые черты. Стороны вынуждены учитывать внешнеполитические ограничения как при заключении, так и при исполнении договора. Страхователь обязан предоставить максимум информации и обеспечить законность перевозки, а страховщик – отфильтровать санкционные риски. В договор включаются особые условия (санкционные оговорки, исключения, гарантийные обязательства), нарушение которых грозит отказом в страховой защите. Российское законодательство стремится защитить страхователей от произвольного отказа в покрытии по санкционным мотивам, вводя запреты на соответствующие оговорки, тогда как международная практика зачастую допускает освобождение страховщика при угрозе санк-

⁷ Закон РФ от 27.11.1992 № 4015-1 «Об организации страхового дела в Российской Федерации», ст. 13.3 (ред. с учетом изм., внесенных Федеральным законом от 08.03.2022 № 46-ФЗ) // Официальное опубликование: <http://www.kremlin.ru/acts/bank/47600>

ций. В этих условиях участникам необходимо учитывать санкционные риски на всех этапах сделки; иначе страховая защита может оказаться недействительной, даже если формально полис продолжает действовать.

Практика разрешения споров показывает, что сослаться на санкции в оправдание неисполнения обязательств непросто. Так, в деле *Siemens Energy Inc v Petróleos de Venezuela SA* венесуэльская сторона PDVSA утверждала, что не может продолжать платежи по кредитному соглашению в долларах США из-за санкций США⁸. Однако федеральный суд установил, что оплата не была объективно невозможна. Как указал Апелляционный суд второго округа, PDVSA не доказала, что предприняла все доступные меры для исполнения: она не пыталась заплатить через другой банк или в иной валюте и даже не обратилась в OFAC за разъяснениями. В итоге суд отклонил аргумент об обстоятельстве непреодолимой силы и оставил в силе решение о взыскании долга.

Комментируя этот прецедент, Р. Килпатрик отмечает, что данный вердикт вписывается в мировой тренд: сторона, ссылающаяся на санкции, должна преодолеть высокий барьер доказывания – показать, что санкции делают исполнение действительно невозможным, а не лишь затруднительным.⁹ Иными словами, санкционный форс-мажор требует демонстрации практически полной невозможности исполнения, причем должник обязан доказать, что предпринял все разумные действия для исполнения обязательства (суд подчеркнул необходимость принятия «практически всех мер, какие в его силах»). Пустые ссылки на гипотетические препятствия недопустимы – «нельзя извлекать выгоду из возращения о невозможности, основанного лишь на предположениях».

Аналогичный подход наблюдается и в Сингапуре. В деле *Kuvera Resources Pte Ltd v JPMorgan Chase Bank*¹⁰ спор возник в связи с выплатой по аккредитиву, подтвержденному банком JPMorgan. Выплата была задержана вследствие санкционной оговорки. Банк отказался платить

экспортеру, сославшись на то, что судно-перевозчик, вероятно, связано с подпавшей под санкции Сирией (что могло нарушить санкции США). Указанное подтверждалось тем, что судно находилось во внутреннем листе банка.

Апелляционный суд Сингапура строго истолковал санкционную оговорку и возложил на банк бремя доказательства. Суд указал, что недостаточно указать на внутренние подозрения или неопределенность. Лицо, ссылающееся на санкционную оговорку, обязано представить объективные доказательства, что исполнение действительно нарушило бы санкции. В данном случае банк так и не доказал, что судно на момент сделки принадлежало санкционному лицу – данные о бенефициарном владельце судна оказались неполными и не подтверждали продолжение сирийского контроля. Суд отметил, что один лишь дефицит информации и иные настораживающие для комплаенса обстоятельства еще не равнозначны юридически достаточному доказательству нарушения санкций.

Более того, банк консультировался с OFAC уже после отказа платить, пытаясь оправдать принятое решение, основанное на предположениях. Сингапурский суд признал такой подход неправомерным: при неопределенности банк должен был либо заплатить по аккредитиву, либо получить ясное разъяснение контролирующих органов до осуществления платежа. Поскольку этого сделано не было, отказ в выплате был квалифицирован как нарушение обязательства по аккредитиву. Суд обязал банк выплатить причитающуюся сумму, указав, что санкционные оговорки не дают банку право отказывать в платеже без убедительных на то оснований.

Данное решение показало, что суды требуют от высокой степени доказывания применимости санкций. Риск возможных санкционных последствий сам по себе не оправдывает нарушение договора. С точки зрения распределения рисков это означает, что бремя санкционного риска во многом остается на стороне, обязанной исполнить денежное обязательство. Если закон не запрещает платеж напрямую, должник (будь то банк по аккредитиву или страховщик по выплате страхового возмещения) обязан изыскать все законные способы исполнить обязательство, например, осуществить платеж в иной валюте, использовать другие маршруты платежа, получить специальное разрешение.

⁸ *Siemens Energy Inc v Petróleos de Venezuela SA*, 82 F.4th 144 (2d Cir. 2023).

⁹ RL Kilpatrick Jr, Sanctions-Based Impossibility: *Siemens Energy v PDVSA* [2024] LMCLQ 221, p. 221–224, esp. p. 221–222.

¹⁰ *Kuvera Resources Pte Ltd v JPMorgan Chase Bank NA* [2023] SGCA 28.

Таким образом, международная практика идет по пути ограничения применения санкционных оговорок и ужесточения требований к доказыванию препятствий. Санкции рассматриваются как уважительная причина невыполнения обязательств лишь в том случае, когда исполнение объективно невозможно даже при проявлении максимальной осмотрительности должника. Для российской страховой отрасли это означает, что даже при работе с иностранными партнерами и существовании санкционных рисков страховщикам следует активно использовать все доступные механизмы комплаенс-адаптации (специальные оговорки о способах платежа, оговорки об альтернативных вариантах исполнения и т. п.), нежели полагаться на общие освобождающие оговорки.

Национальное и международное регулирование морского страхования

В РФ правоотношения по страхованию морских перевозок регулируются гл. XV КТМ РФ (ст. 246–281) и общими нормами ГК РФ о страховании. КТМ содержит определение договора морского страхования (ст. 246), требования к форме (письменная; страховой полис – ст. 248, 251), а также определяет объект страхования. Объектом может быть всякий имущественный интерес, связанный с торговым мореплаванием: судно, груз, фрахт, плата за проезд, ожидаемая прибыль, ответственность судовладельца и даже перестрахование. Закон допускает страхование таких интересов у иностранного страховщика, в том числе для судов под российским флагом.

КТМ во многом перекликается с английским правом. Он закрепляет принципы, сходные с классическими нормами английского страхового права: страхование в пределах убытка, ничтожность договора при отсутствии страхового интереса (§ 4 MIA 1906), право страхователя на отказ от имущества (абандон, ст. 278–279 КТМ), двойное страхование (ст. 260 КТМ), суброгацию (ст. 281 КТМ), а также обязанность страхователя по предотвращению убытков (ст. 272 КТМ), аналогичную английскому условию *sue and labour*.

Важное значение имеет институт общей аварии – механизм распределения убытков, возникающих при принесении чрезвычайной жертвы ради спасения судна или груза. Например, если

часть груза выброшена за борт или судно намеренно посажено на мель для спасения всего морского предприятия, понесенные убытки и расходы распределяются между всеми участниками рейса пропорционально их стоимости. Российский КТМ (гл. XVI) дает определение общей аварии (ст. 284) и отсылает к согласованию сторонами конкретных правил ее расчета. Как правило, в коносаментах и чартерах прямо предусматривается применение Йорк-Антверпенских правил.

Страхование морских перевозок тесно связано с общей аварией: страховщики обычно покрывают долю участия страхователя в общей аварии. Закон обязывает страховщика выдать аварийный сертификат или обеспечить взносы по общей аварии, а также защищать интересы страхователя при составлении диспаши (расчета общей аварии). Иными словами, страховщик должен либо внести за страхователя гарантийный депозит на покрытие его доли в общей аварии, либо возместить эти суммы впоследствии.

На сегодняшний день де-факто доминируют Йорк-Антверпенские правила – негосударственный свод по общей аварии (актуальна редакция YAR 2016 г., с технической поправкой 2022 г. по ставке возмещения). Эти правила стали международным стандартом. Практически все коносаменты и чартеры включают оговорку об их применении. В стандартных условиях страхования прямо указано, что общая авария регулируется Йорк-Антверпенскими правилами.

Английское страховое право сохраняет лидирующее влияние на регулирование морского страхования в мире. Как указывает профессор Говард Беннет, положения MIA 1906 «де-факто доминируют в морском страховании по всему миру», и многие страны либо заимствовали их, либо напрямую внедрили в свое законодательство¹¹. Так, раздел 8 КТМ РФ о морском страховании во многом воспроизводит нормы английского права.

Право ЕС регулирует страховую деятельность через отраслевые директивы (IDD, Solvency II), лишь косвенно затрагивающие морское страхование. Однако санкционные регламенты ЕС непосредственно влияют на отрасль. В 2022–2025 гг. ЕС принял 15–18-е пакеты поправок

¹¹ Bennett H. The Law of Marine Insurance. 3rd ed. Oxford University Press, 2012. P. 134.

к Регламенту 833/2014¹², а 18 июля 2025 г. ЕС и Великобритании совместно объявили о снижении «потолка цен» на российскую нефть до \$47,6 (с вступлением изменения в силу в сентябре 2025 г.)¹³, что напрямую отразилось на доступности страховых услуг. Санкционные регламенты прямо запрещают страхование и перестрахование отдельных перевозок (например, транспортировку нефти по цене выше установленного предела, поставки в Крым и т. п.), а также запрещают удовлетворение требований, вытекающих из таких перевозок.

Подводя итог, регулирование морского страхования носит многоуровневый характер. Национальные законы устанавливают базовые нормы договора. Международные «мягкие» правила (например, Йорк-Антверпенские) дополняют их, обеспечивая единообразие практики. Наднациональные требования (директивы ЕС, санкционные регламенты) влияют на допуск страховщиков на рынок и поведение сторон. Санкции стали новым фактором, разобщающим правовые режимы: ранее глобальный рынок Ллойда служил источником унификации, а теперь российский сектор действует по своим правилам при поддержке государства, тогда как западные страховщики строго соблюдают санкционные регламенты. Эта тема тесно связана с коллизионными вопросами, рассмотренными далее.

Коллизионные вопросы и арбитражная практика

Санкционные ограничения привели к появлению особых коллизионных норм, нацеленных на защиту российских интересов в сфере морского страхования, а судебная практика 2022–2025 гг. закрепила их применение.

Во-первых, российское законодательство устанавливает правила об исключительной компетенции российских судов по спорам с участием лиц, находящихся под санкциями.

Статья 248.1 АПК РФ (введена в 2020 г.) позволяет рассматривать в российских арбитражных судах споры с участием подсанкционных лиц, даже если контракт предусматривает иностранную юрисдикцию или арбитраж. В Определении Верховного Суда РФ от 28.11.2024 г. по делу № А40-214726/2023 («НС Банк» против Lukoil Securities BV) подтверждена применимость этой нормы: несмотря на арбитражную оговорку в пользу LCIA и выбор английского права, спор между российскими компаниями, основанный на том, что санкции ЕС заблокировали выплату по еврооблигациям, признан подсудным российскому суду¹⁴. ВС РФ указал, что если непосредственной причиной спора стали санкции, рассмотрение дела за рубежом ставит под сомнение независимость и беспристрастность правосудия, ведь иностранный суд или арбитраж де-факто вынужден признавать законность санкций. Кроме того, если одной из сторон объективно затруднен доступ к правосудию за рубежом, то соглашение о зарубежной юрисдикции не подлежит исполнению. К таким препятствиям ВС РФ отнес невозможность оплатить пошлину в иностранном арбитраже, привлечь зарубежного представителя или лично присутствовать на слушаниях из-за визовых и транспортных ограничений. Наличие любого из этих факторов достаточно для переноса разбирательства в российский суд. Таким образом, высшая судебная инстанция расширила сферу применения ст. 248.1 АПК РФ: теперь даже споры между двумя российскими организациями могут переводиться в юрисдикцию РФ, если причиной спора являются санкции, независимо от наличия иностранной оговорки о подсудности.

Параллельно действует ст. 248.2 АПК РФ, позволяющая российскому суду запретить сторонам участвовать в разбирательстве за рубежом в обход компетенции РФ (российский *anti-suit injunction*). Эти нормы в совокупности призваны нейтрализовать влияние иностранных санкций на выбор права и форума спора.

Во-вторых, сформировалась особая практика отказа в признании и исполнении иностранных судебных решений и арбитражных присуждений на основании публичного порядка ввиду санкций.

¹² Council Regulation (EU) No 833/2014 of 31 July 2014 concerning restrictive measures in view of Russia's actions destabilising the situation in Ukraine // Official Journal of the European Union. 2014. L 229.

¹³ Council Regulation (EU) 2025/1494 of 18 July 2025 amending Regulation (EU) No 833/2014 concerning restrictive measures in view of Russia's actions destabilising the situation in Ukraine. URL: <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2025/1494/oj/eng>.

¹⁴ Определение Судебной коллегии по экономическим спорам Верховного Суда Российской Федерации от 28.11.2024 по делу № А40-214726/2023.

Российское законодательство (ст. 244 АПК РФ, ст. 36 Закона РФ «О международном коммерческом арбитраже» № 5338-1 от 07.07.1993) позволяет не признавать иностранное решение, если оно противоречит публичному порядку. До 2022 г. это положение применялось редко, но санкции стимулировали ее применение. Судебные акты конца 2022–2024 гг. выработали концепцию «нового публичного порядка», включающего контрсанкционные указы Президента РФ и Постановления Правительства. Эти акты (№ 79, 81, 252, 254 от 2022 г. и др.¹⁵), устанавливающие ограничения на операции с «недружественными» государствами, признаны теперь частью основ правопорядка России. Как следствие, исполнение иностранного арбитражного решения, требующее совершения действия, нарушающего такие указания, рассматривается как противоречащее публичному порядку.

16.10.2023 г. отказано в приведении в исполнение решения лондонского арбитража (LCIA) от 08.02.2022 г. по спору швейцарской и российской компаний: суд указал, что его исполнение нарушило бы президентские указы и Распоряжение Правительства № 430-р¹⁶. Аналогично, Арбитражный суд Московского округа 24.07.2023 г. сослался на указ № 79 (о списке недружественных стран) при отказе в признании решений судов США¹⁷.

В Определении Арбитражного суда Ростовской области от 16.01.2024 г. прямо указано,

что президентские «контрсанкционные» указы формируют новый публичный порядок, препятствующий исполнению санкционных требований¹⁸. В этом деле о приведении в исполнение решения Лондонской ассоциации морских арбитров между эстонской компанией и российским судоходным обществом суд указал целый ряд оснований для отказа – от ненадлежащего уведомления и невозможности участия ответчика в разбирательстве до недействительности арбитражной оговорки. Ключевым же доводом стало то, что исполнение иностранного решения означало бы выплату иностранному кредитору без специального разрешения Правительственной комиссии, что недопустимо по новым принципам публичного порядка РФ. Показательно, что даже решения, вынесенные до санкций, могут не признаваться, если их исполнение в новых условиях нарушает фундаментальные принципы (например, равенство сторон). В упомянутом деле суд отметил, что к 2022 г. позиция сторон изменилась: иностранная компания прекратила деятельность в России, а российская сторона утратила возможность работать в Швейцарии – возник дисбаланс, несовместимый с принципом равноправия.

Таким образом, российские суды активно применяют публичный порядок как исключение из обязательств по Нью-Йоркской конвенции 1958 г., отказывая в принудительном исполнении иностранных арбитражных решений, если их исход или исполнение конфликтует с российскими контрсанкционными нормами и принципами правосудия. Эта практика (особенно в делах 2023–2024 гг.) стала новой реальностью морского страхования, существенно снизив предсказуемость трансграничного принудительного исполнения решений.

В то же время Верховный Суд РФ стремится предотвратить необоснованно широкое толкование публичного порядка. Высшая инстанция подчеркивает исключительный характер этой нормы – она не должна использоваться для переоценки фактов и повторного рассмотрения спора.

Так, в Определении ВС РФ от 04.07.2025 г. № 305-ЭС25-1488 по делу № А40-148733/2024 отменены акты нижестоящих судов, фактически пересмотревших по существу решение Морской

¹⁵ Указ Президента РФ от 28.02.2022 № 79 (ред. от 09.06.2022, с изм. от 20.05.2024) «О применении специальных экономических мер в связи с недружественными действиями Соединенных Штатов Америки и примкнувших к ним иностранных государств и международных организаций»; Указ Президента РФ от 01.03.2022 № 81 (с изм. от 20.05.2024) «О дополнительных временных мерах экономического характера по обеспечению финансовой стабильности Российской Федерации»; Указ Президента РФ от 03.05.2022 № 252 (ред. от 22.12.2022) «О применении ответных специальных экономических мер в связи с недружественными действиями некоторых иностранных государств и международных организаций»; Указ Президента РФ от 04.05.2022 № 254 (ред. от 01.07.2025) «О временном порядке исполнения финансовых обязательств в сфере корпоративных отношений перед некоторыми иностранными кредиторами».

¹⁶ Распоряжение Правительства РФ от 05.03.2022 № 430-р (ред. от 29.10.2022) «Об утверждении перечня иностранных государств и территорий, совершающих недружественные действия в отношении Российской Федерации, российских юридических и физических лиц».

¹⁷ Постановление Арбитражного суда Московского округа от 24.07.2023 по делу № А40-242631/2022.

¹⁸ Постановление Арбитражного суда Северо-Кавказского округа от 24.04.2024 по делу № А53-33710/2023.

арбитражной комиссии при ТПП РФ, – ВС указал, что проверка на публичный порядок не допускает переоценки доказательств и повторного разрешения спора; нужны конкретные, общественно значимые нарушения фундаментальных принципов¹⁹. Тем самым ВС РФ подтвердил узкий, экстраординарный характер вмешательства на основании публичного порядка. Для санкционных споров это важный сигнал против злоупотребления понятием публичного порядка с целью блокирования исполнения решений по формальным основаниям. В практическом плане это означает, что даже в условиях санкционной турбулентности арбитражные решения (например, решения Морской арбитражной комиссии при ТПП РФ) сохраняют презумпцию исполнимости, а проарбитражный подход России остается в силе.

В-третьих, санкционный период породил конфликт правовых режимов в области страхования морских судов, который Россия решает созданием национальных альтернатив международным механизмам. РНПК фактически стала монополистом перестрахования связанных с санкциями рисков, приняв на себя обязательство покрывать до 50% «санкционных» убытков. Благодаря этому к середине 2022 г. российские страховщики полностью заместили покрытие ответственности P&I для национального тоннажа.²⁰ Лимиты ответственности достигли \$1 млрд на судно — сопоставимые по порядку величины уровни покрытия обсуждались в 2012 г. в контексте санкций против Ирана, когда Япония рассматривала государственные гарантии до \$1 млрд, а Индия ввела государственную схему страхования с более низким лимитом.²¹ Иными словами, по основным параметрам (объем покрытия и правила страхования ответственности) рос-

сийский страховой пул стремится воспроизвести условия Международной группы P&I-клубов.

В-четвертых, параллельно велась работа над признанием российских полисов за рубежом. Турция оперативно заявила, что будет пропускать танкеры с российским страхованием²², тогда как Индия и Китай сначала заняли выжидательную позицию. Однако в конце 2022 г. Минтранс РФ сообщил, что Индия в большей части признает российское страхование, а Китай – частично; окончательные параметры утверждаются межправительственными соглашениями²³. Проблема не приобрела критического масштаба (на долю флота под флагом РФ приходится лишь ~1,5% внешнеторговых грузов; остальное перевозится судами под иностранными флагами²⁴). Ключевые импортеры российской нефти продолжили принимать суда с отечественным покрытием: ни Китай, ни Индия не запрещали заход танкеров российских судоходных компаний, застрахованных через российский пул.

Более того, в 2023–2025 гг. наметилось признание нового пула на уровне регуляторов. Главное управление судоходства Индии в 2025 г. включило 5 российских страховщиков (Ингосстрах, Альфастрахование, СОГАЗ, ВСК и Согласие) в перечень компаний, допущенных к страхованию судов для захода в индийские порты²⁵. У четырех из них индийская аккредитация продлена на 5 лет (до 2030 г.), а «Согласие» получило допуск до 2026 г. Это решение было принято сразу после ужесточения санкций США в январе 2025 г., под которые сами «Ингосстрах» и «Альфастрахование» попали в санкционный

¹⁹ Определение Судебной коллегии по экономическим спорам Верховного Суда РФ от 04.07.2025 по делу № А40-148733/2024.

²⁰ Russia's state-owned RNRC to reinsure Russian oil shipments, sources say // Reuters. 10.06.2022. <https://www.reuters.com/business/energy/exclusive-russias-state-owned-rnrc-reinsure-russian-oil-shipments-sources-say-2022-06-10/>.

²¹ Japan eyes guarantees for ships carrying Iran oil – Nikkei // Reuters. 07.05.2012, <https://www.reuters.com/article/2012/05/07/crude-japan-iran-idUSL4E8G701G20120507/>; Indian shippers wary of state's Iran insurance // Reuters. 06.08.2012, <https://www.reuters.com/article/markets/indian-shippers-wary-of-state-s-iran-insurance-idUSL4E8J64RK/>.

²² Oil tanker clears Turkish shipping logjam with Russian insurance letter – document // Reuters. 06.12.2022, <https://www.reuters.com/business/energy/oil-tanker-clears-turkish-shipping-logjam-with-russian-insurance-letter-document-2022-12-06/>; Why are oil tankers stuck in Turkish waters? // Reuters. 08.12.2022, <https://www.reuters.com/business/energy/why-are-oil-tankers-stuck-turkish-waters-2022-12-08/>.

²³ В Минтрансе заявили, что Турция признает российские страховки при перевозках судами // Interfax.ru. 29.11. URL: <https://www.interfax.ru/world/874642>.

²⁴ Тонковидов И. (ПАО «Совкомфлот // Морские вести России. 11.12.2024. «В условиях эрозии морского права». URL: <https://morvesti.ru/analitika/1692/113058/>.

²⁵ Directorate General of Shipping (India). Insurance Branch: List of approved Non-IG Insurance Companies / Protection & Indemnity Clubs under Rule 2(e) of the Merchant Shipping (Regulation of Entry of Ships into Ports, Anchorages and Offshore facilities) Rules, 2012, <https://www.dgshipping.gov.in/Content/InsuranceBranch.aspx>.

список²⁶. Индийский регулятор, по сути, создал альтернативный «белый список» страховщиков вне Международной группы R&I-клубов – шаг, отражающий стремление обеспечить бесперебойные поставки энергоресурсов из России. Китайские власти формально пока не объявляли о признании российских страховых покрытий, опасаясь вторичных санкций. Однако на практике Китай активно пользуется новым механизмом: значительная часть экспорта нефти теперь перевозится танкерами так называемого «теневого флота», застрахованными вне западного рынка, в том числе российскими страховщиками. По данным расследования Bloomberg, к лету 2024 г. не менее 20–25% танкеров, перевозивших российскую нефть, имели покрытие от российских страховых компаний; реальная доля может быть выше, учитывая, что еще около 15–20% судов застрахованы в «третьих» странах (например, у страховщиков Камеруна или Киргизии) при перестраховочной поддержке РФ²⁷.

Наконец, санкции осложнили сам арбитражный процесс и последующее исполнение арбитражных решений. Прежде всего, участие в разбирательстве сторон или арбитров, попадающих под санкции, требует специальных разрешений. В США действуют строгие правила OFAC, запрещающие предоставление услуг заблокированным лицам без лицензии – это касается и арбитража²⁸. Американские арбитры и адвокаты, вступающие в спор с участием подсанкционного лица, обязаны получить лицензию OFAC, иначе им грозят штрафы за обход санкций. На практике отсутствие лицензии способно парализовать разбирательство. В деле *United Media Holdings NV v. Forbes Media LLC* арбитраж между американской и санкционной сторонами несколько раз прерывался из-за того, что

OFAC не выдал вовремя лицензию для оплаты гонорара арбитров; лишь получив разрешение, стороны довели спор до решения²⁹. В Великобритании юридическая помощь санкционным лицам (*designated persons*) в целом допускается, однако получение оплаты таких юридических услуг (включая разумные расходы (*disbursements*)) требует лицензии OFSI; это относится к участию в судебных процедурах и *dispute resolution*, что охватывает и арбитражное представительство³⁰. Столкнувшись с такими ограничениями, стороны все чаще переносят разбирательства из Европы и США в нейтральные юрисдикции Азии, Ближнего Востока и т. д., где подобных барьеров меньше.

Тем не менее санкции не делают морские споры неарбитрабельными. Арбитражные соглашения в морских контрактах сохраняют юридическую силу, что подтверждается практикой. Например, федеральный суд США по Южному округу Нью-Йорка в деле *Belship Navigation Inc v Sealift Inc* принудил стороны передать спор в арбитраж, даже несмотря на то, что сам чартер был ничтожен из-за нарушения санкций против Кубы³¹. Суд отметил, что оговорка о публичном порядке в Нью-Йоркской конвенции 1958 г. не предназначена для учета политических «ветров»: напротив, «супранациональная цель Конвенции – поощрять исполнение международных арбитражных соглашений, и узконациональный отказ от их соблюдения этому противоречил бы»³². Арбитраж был разрешен, хотя присужденное возмещение *Belship* все равно осталось бы на заблокированном счете до отмены санкций. Прецедент показателен: даже при очевидном конфликте с санкционной политикой суды охраняют автономность арбитражной оговорки, отделяя ее от материально-правовой недействительности основного договора (что соответствует принципу делимости договора и арбитражного соглашения).

²⁶ India expands Russian insurers' pool after US sanctions // Reuters. 22.01.2025, <https://www.reuters.com/world/india/india-expands-russian-insurers-pool-after-us-sanctions-2025-01-22/>; U.S. Department of the Treasury. Treasury Intensifies Sanctions Against Russia... (OFAC: Alfastrakhovanie and Ingosstrakh designated). 10.01.2025, <https://home.treasury.gov/news/press-releases/jy2777>.

²⁷ The Secretive World of Russian Oil Tanker Insurance Revealed // Bloomberg. 22.10.2024, <https://www.bloomberg.com/news/articles/2024-10-22/the-secretive-world-of-russian-oil-tanker-insurance-revealed>.

²⁸ Diaz Reus International Law Firm. OFAC Should Loosen Restrictions on Arbitration Services, https://www.legal500.com/developments/thought-leadership/ofac-should-loosen-restrictions-on-arbitration-services/?utm_source.

²⁹ *United Media Holdings NV v Forbes Media LLC*, No. 16 Civ. 5926 (SDNY 2017).

³⁰ UK financial sanctions general guidance (Office of Financial Sanctions Implementation, HM Treasury). Updated 18.11.2025, <https://www.gov.uk/government/publications/financial-sanctions-general-guidance/uk-financial-sanctions-general-guidance>.

³¹ *Belship Navigation Co Ltd v Sealift Inc* [1995] 1 Lloyd's Rep 473.

³² *Parsons & Whittemore Overseas Co v Société Générale de l'Industrie du Papier*, 508 F.2d 969, 974 (2d Cir. 1974).

На стадии исполнения решений влияние санкционного режима сказывается наиболее остро. Даже если сам арбитраж прошел в нейтральном месте, итоговое решение может не исполниться из-за публичного порядка (ст. V(2) (b) Нью-Йоркской конвенции). Национальные суды будут оценивать, не противоречит ли принудительное взыскание установленным санкционным ограничениям. Как отмечалось, российские суды склонны видеть нарушение публичного порядка. В других юрисдикциях подход более гибкий: суды стараются соблюдать проарбитражный дух Конвенции, одновременно учитывая санкционное законодательство. Например, суды США проводят различие между утверждением арбитражного решения и его фактическим исполнением. В деле *Ministry of Defense of Iran v. Cubic Defense* суд подтвердил арбитражное решение в пользу иранской стороны, но указал, что выплата присужденных средств может быть осуществлена только при наличии соответствующей лицензии OFAC; само же судебное подтверждение решения не нарушает публичный порядок, поскольку деньги останутся на заблокированном счете³³. Аналогично, суд по делу *Belship* подчеркнул, что публичный порядок применяется лишь при нарушении «основополагающих принципов морали и справедливости»; исполнение арбитражного соглашения таковым не является. Более того, некоторые санкционные режимы прямо предусматривают, что удовлетворение требований и исполнение решений, ведущие к обходу санкций, невозможны (например, санкции США по Венесуэле требуют отдельной лицензии OFAC для оплаты арбитражных сборов). Таким образом, арбитражное решение, вынесенное в санкционном споре, может быть признано судом, но его исполнение зачастую поставлено в зависимость от разрешения санкционных органов.

В итоге санкционный режим требует от участников морского арбитража – сторон, арбитров, судов – постоянного учета коллизионных норм. Тем не менее базовые принципы международного арбитража (автономия соглашения, нейтраль-

ность форума) сохраняют силу даже под санкционным давлением. Морские споры продолжают разрешаться в арбитраже, хотя и с процедурными оговорками. Арбитры и юристы вырабатывают специальные решения для санкционных ситуаций – например, соглашаются на условные способы платежей, используют эскроу-счета, альтернативные валюты и банки, а также при необходимости получают генеральные или разовые лицензии регуляторов на проведение разбирательства. Международные институты стремятся выработать общие подходы, чтобы санкционные потрясения минимально влияли на предсказуемость и исполнимость решений в морской торговле.

Заключение

Страхование морских перевозок в условиях санкций оказалось в эпицентре правовых вызовов, породивших новые тенденции. К 2025 г. российская правовая система выработала комплексный ответ на санкционные риски в морском страховании – от установления специальной юрисдикции и отказа в признании чужих решений до создания собственных страховых институтов – что позволило минимизировать коллизии и сохранить устойчивость морского транспорта под санкциями. Россия выстраивает автономную систему: прямое страхование – через национальные компании, перестрахование – через РНПК, при этом некоторые страны, например Китай и Индия, признают российское страховое покрытие. По сходному пути с 2012 г. идет Иран, а Китай в последние годы расширяет внутренние страховые мощности для покрытия своих санкционных рисков. Формируется своего рода альтернативный пул страховщиков, действующий параллельно Международной группе R&I-клубов и рынку Ллойда.

Другая тенденция – повышенное внимание к юридической технике договоров. Появились санкционные оговорки нового поколения (в том числе в условиях Ллойда), условия о пересмотре условий при изменении санкционного режима, специальные положения об обстоятельстве непреодолимой силы в условиях санкций. Перспективы правового регулирования морского страхования во многом зависят от политических тенденций. При смягчении санкционного режима возможно восстановление глобальных страховых связей и разработка унифицированных

³³ *Ministry of Defense of Iran v Cubic Defense Systems Inc*, 665 F.3d 1091 (9th Cir. 2011). См. также: Charvi K. Imposition of Economic Sanctions: An Embargo on International Commercial Arbitration? URL: <https://aria.law.columbia.edu/imposition-of-economic-sanctions-an-embargo-on-international-commercial-arbitration/>.

правил с учетом уроков кризиса. К примеру, под эгидой ООН или специализированных международных организаций мог бы быть принят своего рода «санкционный протокол», предусматривающий временные лицензии для страхования гуманитарных перевозок или особый порядок расчетов при замороженных активах.

Если же санкции сохранятся надолго, то двойной стандарт станет нормой: параллельные правовые режимы потребуют от юристов высокой квалификации в области коллизионного права и международного арбитража. Таким образом, страхование морских перевозок сегодня находится на стыке частного и публичного права. Юристам важно учитывать нормы КТМ РФ, регламенты ЕС, законы США (например, CAATSA³⁴),

а также актуальную судебную и арбитражную практику.

Глубокий юридический анализ требуется при составлении каждого страхового договора и при урегулировании претензий, связанных с санкциями. Опыт последних лет выявил уязвимые места правовых механизмов, но одновременно показал их способность адаптироваться. Можно ожидать дальнейшую эволюцию страхового права – более тесного взаимодействия стран БРИКС и иных стран, а также постепенного формирования международного правового консенсуса в сфере морского страхования, основанного на балансе интересов всех участников морской торговли. Лишь на этой основе страхование сможет вновь в полной мере выполнять свою главную функцию – обеспечивать уверенность и защиту от рисков в мировой морской торговле, независимо от политических штормов и штилей. ■

³⁴ Countering America's Adversaries Through Sanctions Act, 2017.



Podguzova Varvara Sergeevna,
Saint Petersburg State University

Marine Insurance Under Sanctions: Conflict-of-Law Issues, Sanctions Clauses, Arbitration and Enforcement

Sanctions have radically reshaped the landscape of marine insurance, creating new challenges for international arbitration: the nature of disputes and associated risk allocation is evolving, contractual clauses are being reconfigured, and claims to handling mechanisms are being recalibrated. This article examines conflict-of-laws issues “law, jurisdiction, and public policy” and contemporary dispute-resolution practice, including the enforceability of arbitration clauses and the recognition and enforcement of arbitral awards under the 1958 New York Convention. Emphasis is given to the London market. Through selected examples, the article demonstrates how sanctions and compliance requirements transform the allocation of risks between insureds and insurers, including P&I Clubs.

Keywords: marine insurance; sanctions; conflict of laws; arbitration; enforcement of awards.

Relevance

Since 2022, sanctions pressure on Russian shipping has brought marine insurance to the forefront. Due to the sanctions, insurers began withdrawing from providing cover for Russian vessels on a widespread basis from spring 2022, creating a tangible risk of disruption to maritime trade. The Russian market, however, has demonstrated a capacity for adaptation. With state support through the Russian National Reinsurance Company (RNRC), insurers gained access to reinsurance capacity. From March 2022, pursuant to instructions issued by the Bank of Russia, RNRC has been required to assume no less than 50% of sanctions-related risks, and its capital has been increased to RUB 750 billion.¹ This enabled leading Russian insurers to

continue providing insurance cover for fleets of major shipping companies, such as Sovcomflot. In addition, the Russian market succeeded in engaging partners from so-called “friendly” jurisdictions, including China and India. For example, in 2024 RNRC provided financial guarantees supporting the accreditation of Russian insurers in India, enabling them to insure tankers there directly.

These measures underscored the significance of the subject for national regulation: the situation effectively became a stress test for Russian insurance lawmaking and judicial practice. Russia’s legislative and judicial authorities have sought to neutralise the adverse impact of sanctions. Against the backdrop of the 2018 “anti-sanctions” legislation and the accompanying market debate, the view was expressed that, in the field of direct insurance, insurers should refrain from including “sanctions clauses” that equate the imposition of sanctions to force majeure and are used as grounds to deny insurance

¹ Russian National Reinsurance Company (RNRC), “Press Release on Recapitalisation” (2022), RNRC, <https://rnrc.ru/news/>.

indemnity.² In judicial practice, a general approach has taken root whereby denial of an insurance payment cannot be arbitrary and must be grounded in law and the terms of the contract, while “coverage exclusions” should not substitute for, or expand, the statutory grounds on which an insurer may be exempt from payment. At the same time, compliance requirements have intensified. Insurers and shipowners are required to conduct thorough due diligence of counterparties and cargoes to ensure that contractual performance does not result in a breach of applicable sanctions regimes.

Sanctions have also generated new legal challenges for judicial proceedings and maritime arbitration. Russian courts and arbitral institutions have been required to address disputes concerning non-performance caused by sanctions, the validity of sanctions clauses, and allocation of jurisdiction in such disputes. In particular, the Commercial Procedure Code of the Russian Federation now contains special provisions allowing persons affected by sanctions to bring proceedings before Russian courts notwithstanding contractual foreign jurisdiction or arbitration agreements, where sanctions materially hinder access to justice (Articles 248.1 and 248.2). Another pressing issue concerns the recognition and enforcement of foreign judgments and arbitral awards, for instance, whether enforcement in Russia would contravene Russian public policy where an award is rendered in favour of an insurer that denied payment solely on sanctions grounds.

Practice in 2022–2025 has demonstrated both the vulnerability of traditional insurance arrangements to geopolitical risk and, at the same time, has acted as a catalyst for the development of domestic legal infrastructure, from mechanisms of state support for insurance to procedural guarantees ensuring fair judgment of sanctions-related disputes within Russian jurisdiction.

The Marine Insurance Contract: Features of Formation and Performance

Maritime transport is traditionally accompanied by numerous risks such as technical, navigational, commercial, as well as legal risks arising from its international character. Marine insurance contracts are ordinarily concluded on standard terms; how-

ever, in the context of sanctions they increasingly incorporate special provisions. On the London insurance market, sanctions clauses are widespread: they discharge the insurer from liability where performance would result in a breach of applicable sanctions legislation. A prominent example is the Lloyd’s clause LMA3100 (in 2023 an updated version, LMA3100A, was published with the same substantive effect, suspension of cover, alongside the broader LMA3200 formulation), under which the insurer is not liable to make payment under the policy where such payment would expose it to sanctions under US, EU, UK, or UN regimes.

Russian legislation, by contrast, treats such clauses critically. In 2018, Federal Law No. 127-FL of 4 June 2018 “On Measures of Influence in Response to Unfriendly Actions of the United States and Other Foreign States” prohibited the inclusion of sanctions clauses in direct insurance contracts. The prohibition is grounded in the impermissibility of facilitating the requirements of foreign sanctions regimes. D. Malyshev, Deputy Chairman of the Management Board of PJSC SOGAZ, noted that inclusion of a sanctions clause in a direct insurance contract de facto implies impossibility of payment due to sanctions, which may expose a Russian insurer to liability.³ Nevertheless, sanctions clauses persist in reinsurance: foreign reinsurers insist on their inclusion, and without such terms it is difficult to place risk on foreign reinsurance markets.

Excluded Risks

Insurance policies traditionally exclude war risks, confiscation, and nuclear incidents. In context of sanctions, such exclusions are expanded to include voyages, cargoes, and trade routes that are directly prohibited under applicable sanctions regimes or that entail heightened sanctions-related compliance risk. Relevant lists of excluded trades and routes are maintained and regularly updated by P&I Clubs and in the Lloyd’s market.

Due Diligence and Compliance Mechanisms

The inclusion of sanctions-related provisions obliges the parties to strengthen compliance mea-

² Insurance News Agency (ASN), “Sanctions May Change Marine Insurance,” *ASN* (October 12, 2018), <https://www.asn-news.ru/smi/32509>

³ Malyshev D. (SOGAZ), quoted in “Sanctions May Change Marine Insurance,” *Finmarket.ru* (2022), <http://www.finmarket.ru/insurance/?nt=0&id=4867794>

sures. Prior to entering into the contract, the insurer conducts detailed due diligence in respect of the vessel, cargo, shipper, consignee, shipowner, and other beneficiaries in order to ascertain whether any of them appear on sanctions lists (including the US OFAC SDN List; EU and UK sanctions lists, etc.), and also assesses the nature of the cargo to confirm that it is not subject to export controls.

In international shipments, insurers typically require detailed warranties and representations concerning end-users, the vessel's route, and ports of call. Contracts increasingly contain termination clauses granting the insurer the right to terminate the cover upon the imposition of new sanctions. To mitigate risk, insurers adopt internal compliance protocols: transactions involving sensitive trade routes are escalated to management; specialist sanctions counsel is engaged; and specialised databases are used.

The insured is likewise required to exercise due care: concealment of a sanctions designation or other sanctions-related connections may result in loss of insurance cover. In 2023–2025, financial regulatory authorities issued updated guidance for the insurance sector. On 20 December 2023, OFAC published updated clarifications concerning the Russian oil “price cap,”⁴ while on 18 July 2025 the UK Office of Financial Sanctions Implementation (OFSI) updated sectoral guidance, confirming the availability of a “safe harbour” for so-called “Tier 3” insurers, provided adequate customer due diligence is performed.⁵ Such guidance enables insurers to provide cover without incurring liability for sanctions, provided they strictly comply with the relevant regulations.

Rights and Obligations of the Parties; Insurer Liability

Russian law regulates the rights and obligations of the parties to marine insurance in detail in the Civil Code of the Russian Federation and Chapter XV of the Merchant Shipping Code of the Russian Federation. Under Article 250 of the Merchant Ship-

ping Code of Russian Federation, the insured must disclose to the insurer all material circumstances of the risk; in cases of intentional concealment, the insurer may avoid the contract (effectively, treat it as voidable) and retain the premium received. This approach corresponds to the principle of utmost good faith in English law (Sections 17–18 of the Marine Insurance Act 1906). Russian law, however, affords comparatively greater protection to the insured: the insured is not required to disclose facts that are generally known or that should already be known to the insurer. Moreover, where the insurer did not ask a specific question regarding a particular fact, the insurer is precluded from subsequently relying on non-disclosure of that fact. These rules limit abuse of the right: the insurer is required to exercise reasonable diligence in gathering information.

In 2015, English insurance law underwent significant reform. The UK Insurance Act 2015 transformed the principle of utmost good faith into a duty of fair presentation of the risk.⁶ In other words, the insured must provide sufficient information about the risk to put a reasonable insurer on notice and enable further inquiries, rather than being subject to a strict obligation to disclose every material fact. Where the duty of fair presentation is breached, the new rules generally preclude automatic avoidance of the policy (except in cases of deliberate concealment or fraud). Instead, the insurer's remedies depend on what the insurer would have done had the insurer been in possession of full information. For example, if the insurer would still have entered the contract but on different terms, the policy remains in force on those amended terms, and the insured's indemnity may be adjusted accordingly.

The 2015 Insurance Act also revised the treatment of warranties. Under the 1906 regime, breach of a warranty automatically discharged the insurer from liability from the moment of breach, regardless of whether the breach was connected to the loss. Under the new approach, breach of a warranty generally suspends cover rather than terminating it. The insurer may not refuse indemnity if the breach has been remedied before the insured event oc-

⁴ U.S. Department of the Treasury, Office of Foreign Assets Control (OFAC), “OFAC Guidance on Implementation of the Price Cap Policy for Crude Oil and Petroleum Products of Russian Federation Origin” (revised December 20, 2023), <https://ofac.treasury.gov/media/931036/download?inline=>

⁵ HM Treasury, Office of Financial Sanctions Implementation (OFSI), “Financial Sanctions Guidance: Insurance Sector” (updated July 18, 2025), <https://www.gov.uk/>

⁶ Pring M., Hardy P., and Webley T., “The Insurance Act 2015 Came into Effect on Friday – A Brief Primer before You Renew or Buy a New Policy,” *Reed Smith Perspectives* (August 2016), <https://www.reedsmith.com/en/perspectives/2016/08/the-insurance-act-2015-came-into-effect-on-friday>

curs, or where the breached term is not relevant to the risk of the loss. In addition, so-called “basis of contract” clauses, previously allowing all statements in the proposal form to be treated as warranties, are now prohibited.

Overall, the Insurance Act 2015 shifted the balance of interests by replacing rigid and severe consequences for insureds with more flexible and proportionate remedies that account for the parties’ good faith. Russian legislation did not directly transplant these reforms; however, many protective elements were historically embedded in Russian law (for example, the exemption from disclosing generally known facts and the prohibition on insurers relying on non-disclosure of matters not expressly inquired into). Accordingly, in its underlying logic, Russian rules on good faith largely converge with the 2015 reform approach, notwithstanding differences in technical implementation.

The insurer is required to issue an insurance policy in the prescribed form (Article 251 of the Merchant Shipping Code of Russian Federation) and, upon occurrence of an insured event, consider the claim within the statutory timeframe, bearing liability for an unjustified refusal.

The law also provides grounds on which the insurer may be released from liability. In particular, the insurer is not liable for losses caused by the insured’s fault (intent or gross negligence, Article 265 of the Merchant Shipping Code of Russian Federation). Another basis for refusal arises where there is a significant increase of the insured risk. Under Article 271 of the Merchant Shipping Code of Russian Federation, if after entering the contract the risk materially increases as a result of the insured’s actions (for example, the vessel’s route is changed to a more dangerous one, or prohibited cargo is taken on board), the insurer may demand amendment of the contractual terms or terminate the contract entirely.

Denial of Cover and State-Backed Mechanisms

An insurer, like any other contracting party, may refuse to enter a contract. In the context of sanctions, this right has been exercised with increasing frequency: in the spring of 2022, Western insurers broadly terminated cover for Russian vessels and refused to renew existing policies. For Russian insureds, this posed a risk of disruption to shipping operations, as vessels without insurance may be

denied entry to seaports and detained for lack of financial security for liability.

In response, a system of state-backed mechanisms was introduced. As noted above, since 2022 Russian insurers have relied on reinsurance support provided by the Russian National Reinsurance Company: 50 per cent of mandatory reinsurance cessions in respect of sanctions-related risks are placed with RNRC.⁷ This enabled Russian insurers to maintain coverage for the Russian-flag fleet.

Accordingly, marine insurance contracts in the sanctions era have acquired new features. The parties are required to take geopolitical constraints into account both at the stage of entering contract and performance stages. The insured must provide full and accurate disclosure and ensure the lawfulness of the voyage, while the insurer must mitigate sanctions-related risk. Contracts increasingly contain special terms (sanctions clauses, exclusions, warranties), breach of which may result in denial of coverage. Russian legislation seeks to protect insureds from arbitrary denial of coverage on sanctions grounds by prohibiting such clauses in direct insurance, whereas international practice often permits insurer relief where sanctions exposure arises. In these conditions, market participants must manage sanctions risk throughout the transaction lifecycle; otherwise, insurance protection may prove ineffective even if, formally, the policy remains in force.

Dispute-Resolution Practice: Sanctions as a Defence and the Evidentiary Threshold

Judicial practice indicates that reliance on sanctions as a defence to non-performance is far from straightforward. In *Siemens Energy Inc v Petróleos de Venezuela SA*, the Venezuelan party PDVSA asserted that it could not continue to make payments under a credit agreement denominated in US dollars because of US sanctions.⁸ The federal court, however, found that payment was not objectively impossible. As the United States Court of Appeals for the Second District observed, PDVSA failed to demonstrate that it had exhausted all reasonable avenues of performance: it neither attempted to

⁷ Law of the Russian Federation No. 4015-1, “On the Organisation of Insurance Business in the Russian Federation,” November 27, 1992, art. 13.3 (as amended, including by Federal Law No. 46-FZ of March 8, 2022).

⁸ *Siemens Energy, Inc. v. Petróleos de Venezuela, S.A.*, 82 F.4th 144 (2d Cir. 2023).

effect payment through an alternative bank or in another currency nor sought regulatory guidance from OFAC. The court rejected the force majeure defence and upheld the judgment on the debt.

Commenting on this precedent, R. Kilpatrick notes that the judgment reflects a broader international trend: a party relying on sanctions bears a high evidentiary burden and must demonstrate that sanctions render performance truly impossible, rather than merely more difficult.⁹ In other words, reliance on sanctions as a force majeure event requires proof of near-total impossibility of performance, and the debtor must establish that it took all reasonable steps to perform its obligations (the court emphasised the need to take “practically all measures within its power”). Abstract references to hypothetical obstacles are insufficient: a party “cannot profit from an impossibility defence grounded merely in speculation.”

A similar approach can be observed in Singapore. In *Kuvera Resources Pte Ltd v JPMorgan Chase Bank*,¹⁰ the dispute concerned payment under a letter of credit confirmed by JPMorgan. Payment was delayed by reference to a sanctions clause. The bank refused to pay the exporter, asserting that the carrier vessel was allegedly connected with a sanctioned Syria interest (which could have resulted in a breach of US sanctions). This assertion was supported solely by the vessel’s inclusion on an internal compliance watchlist maintained by the bank.

The Singapore Court of Appeal construed the sanctions clause strictly and placed the burden of proof on the bank. The court held that internal suspicion or uncertainty was insufficient. A party invoking a sanctions clause must provide objective evidence that performance would in fact breach sanctions. In that case, the bank failed to establish that the vessel was owned at the relevant time by a sanctioned person: beneficial ownership information was incomplete and did not confirm ongoing Syrian control. The court emphasised that an information deficit and other compliance “red flags” are not equivalent to legally sufficient proof of a sanctions breach.

Moreover, the bank sought guidance from OFAC only after refusing payment, attempting to justify

a decision that had been taken based on assumptions. The court found this approach improper: in conditions of uncertainty, the bank should either have honoured the letter of credit or obtained clear regulatory guidance before withholding payment. As it had done neither, the refusal to pay constituted a breach of the letter of credit. The court ordered payment, underscoring that sanctions clauses do not entitle a bank to withhold payment absent compelling and substantiated grounds.

This judgment illustrates that courts require a high level of proof regarding the applicability of sanctions. The risk of potential sanctions consequences does not justify breach of contract. From the risk allocation perspective, this means that the sanctions risk largely remains with the party obligated to perform a payment obligation. If the law does not directly prohibit payment, the debtor (whether a bank under a letter of credit or an insurer paying insurance indemnity) must identify all lawful means to perform, for example, paying in another currency, using alternative payment routes, or obtaining a specific authorisation.

Thus, international practice tends toward constraining the use of sanctions clauses and raising the standard of proof for sanctions-based impediments. Sanctions are treated as a valid excuse for non-performance only where performance is objectively impossible even with maximum diligence. For the Russian insurance sector, this suggests that even when dealing with foreign partners and sanctions exposure, insurers should actively deploy compliance-adaptation tools (special payment-mechanism clauses, alternative performance clauses, etc.) rather than rely on broadly exculpatory provisions.

National and International Regulation of Marine Insurance

In the Russian Federation, marine insurance relationships are governed by Chapter 15 of the Merchant Shipping Code of Russian Federation (1999) (Articles 246–281) and the general insurance provisions of the Civil Code of the Russian Federation. The Merchant Shipping Code of Russian Federation defines the marine insurance contract (Article 246), prescribes formal requirements (written form; insurance policy, Articles 248 and 251), and specifies the insurable interest. The object of insurance may include any proprietary interest connected with merchant shipping, including the vessel, cargo,

⁹ Kilpatrick R. L. Jr., “Sanctions-Based Impossibility: *Siemens Energy v PDVSA*,” *Lloyd’s Maritime and Commercial Law Quarterly* (2024): 221–224, esp. 221–222.

¹⁰ *Kuvera Resources Pte Ltd v. JPMorgan Chase Bank NA* [2023] SGCA 28.

freight, passage fares, expected profit, shipowner liability, as well as reinsurance. The law permits such interests to be insured with a foreign insurer, including in respect of vessels flying the Russian flag, at the shipowner's election.

The Russian Merchant Shipping Code largely reflects English law. It enshrines principles closely connected to classical English marine insurance rules: indemnity within the loss; invalidity of a contract in the absence of insurable interest (Section 4 of Marine Insurance Act 1906); the insured's right of abandonment (Articles 278–279 of the Merchant Shipping Code of Russian Federation); double insurance (Article 260 of the Merchant Shipping Code of Russian Federation); subrogation (Article 281 of the Merchant Shipping Code of Russian Federation); and the insured's duty to prevent or minimise loss (Article 272 of the Merchant Shipping Code of Russian Federation), analogous to the English "sue and labour" principle.

General average is of particular importance as a mechanism for equitable allocation of losses arising from an extraordinary sacrifice made to preserve the vessel or cargo. For example, if part of the cargo is jettisoned or the vessel is intentionally grounded to save the maritime adventure, the resulting losses and expenses are apportioned among all voyage participants pro rata to their interests. The Merchant Shipping Code of the Russian Federation (Chapter 16) defines general average (Article 284) and refers to party agreement on the applicable rules for its adjustment. In practice, bills of lading and charters typically provide the application of the York–Antwerp Rules.

Marine insurance is closely connected with general average, as insurers commonly cover the insured's contribution thereto. The law obliges the insurer to provide a general average guarantee (or otherwise furnish security for such contributions) and to protect the insured's interests during the preparation of the adjustment. In practical terms, the insurer must either provide security in respect of the insured's contribution or reimburse the relevant sums subsequently.

At present, the York–Antwerp Rules are de facto dominant as a form of informal, non-state codification (the YAR 2016 edition is relevant, with a 2022 technical amendment concerning the rate of allowance). These rules have become an international standard: virtually all bills of lading and charters incorporate them, and standard insurance terms often refer expressly to YAR.

English insurance law continues to exert leading influence over global marine insurance regulation. As Professor Howard Bennett notes, provisions of the MIA 1906 "de facto dominate marine insurance worldwide," and many states have either drawn upon them or implemented them directly.¹¹ In this sense, the Russian merchant marine insurance section substantially reproduces English law constructs.

EU law regulates insurance activity primarily through sectoral directives (such as Insurance Distribution Directive and Solvency 2), which generally affect marine insurance only indirectly. By contrast, EU sanctions regulations have a direct regulatory impact on the sector. Between 2022 and 2025, the EU adopted the 15th through 18th packages of amendments to Regulation 833/2014,¹² and on 18 July 2025 the EU and the UK announced coordinated reductions of the Russian oil "price cap" to USD 47.60 (with entry into force in September 2025),¹³ thereby affecting the availability of marine insurance. Sanctions regulations prohibit the insurance and reinsurance of certain shipments (for example, the transport of oil priced above the applicable cap or supplies to Crimea) and prohibit the satisfaction of claims arising from such prohibited transactions.

Essentially, marine insurance regulation is multi-layered. National laws provide the underlying contractual rules. International "soft law" instruments (such as the York–Antwerp Rules) supplement these rules to ensure uniform practice. Supranational requirements (EU directives, sanctions regulations) influence market access and party behaviour. Sanctions have become a new factor fragmenting legal regimes: whereas the Lloyd's market historically served as a unifying force, the Russian sector now operates under distinct rules supported by the state, while Western insurers adhere strictly to sanctions regulations. This dynamic is closely connected to the conflict-of-laws issues addressed below.

¹¹ Bennett H., *The Law of Marine Insurance*, 3rd ed. (Oxford: Oxford University Press, 2012), 134.

¹² Council Regulation (EU) No. 833/2014 of July 31, 2014, concerning restrictive measures in view of Russia's actions destabilising the situation in Ukraine, [2014] OJ L 229.

¹³ Council Regulation (EU) 2025/1494 of July 18, 2025, amending Regulation (EU) No. 833/2014 concerning restrictive measures in view of Russia's actions destabilising the situation in Ukraine, <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2025/1494/oj/eng>

Conflict-of-Laws Issues and Commercial Courts' Practice

Sanctions have prompted the emergence of specific conflict-of-laws rules designed to safeguard Russian interests in the field of marine insurance, and judicial practice in the period from 2022–2025 has consolidated their application.

1) Exclusive jurisdiction of Russian courts for disputes involving sanctioned persons

Article 248.1 of the Commercial Procedure Code of the Russian Federation (introduced in 2020) permits Russian commercial courts to hear disputes involving sanctioned persons even where the contract provides for foreign jurisdiction or arbitration. The Supreme Court of the Russian Federation confirmed the applicability of this provision in its Ruling of 28 November 2024 in case No. A40-214726/2023 (*NS Bank v Lukoil Securities BV*): despite an LCIA arbitration clause and an English law choice, a dispute between Russian companies based on the argument that EU sanctions blocked payment on Eurobonds was held to fall within Russian jurisdiction¹⁴ The Supreme Court of the Russian Federation held that where sanctions are the immediate cause of the dispute, hearing the case abroad calls into question the independence and impartiality of adjudication, since a foreign court or arbitral tribunal is, in effect, compelled to treat the sanctions as lawful. The Court identified obstacles such as inability to pay fees in a foreign arbitral institution, inability to retain foreign counsel, or inability to attend hearings due to visa and transport restrictions. The presence of any such factor is sufficient to transfer proceedings to a Russian court. Thus, the Supreme Court expanded the practical scope of Article 248.1: even disputes between two Russian entities may be brought within Russian jurisdiction where sanctions are the cause of the dispute, notwithstanding a foreign jurisdiction clause.

Alongside this, Article 248.2 of the Commercial Procedure Code of the Russian Federation empowers Russian courts to enjoin a party from initiating or continuing foreign proceedings to circumvent the jurisdiction of Russian courts (a Russian-style anti-suit injunction). Taken together, these provisions are designed to neutralise the impact of for-

eign sanctions on the choice of governing law and dispute resolution forum.

2) Refusal to recognition and enforcement of foreign judgments and awards on “public policy” grounds due to sanctions

Russian law (Article 244 of the Commercial Procedure Code of Russian Federation; Article 36 of the Law of the Russian Federation №. 5338-1 “On International Commercial Arbitration” dated 7 July 1993) permits refusal of recognition or enforcement of foreign arbitral award where such award would violate public policy. Until 2022, this ground was applied relatively rarely, but sanctions have stimulated its use. Judicial practice in late 2022–2024 has articulated the concept of a “new public policy,” encompassing the counter-sanctions Decrees of the President of the Russian Federation and Resolutions of the Government. These instruments (including Decrees No. 79, 81, 252, 254 of 2022, among others¹⁵), which introduce restrictions on transactions involving “unfriendly” states are now regarded as part of Russia’s fundamental legal order. Consequently, enforcement of a foreign award requiring conduct in breach of such measures is treated as contrary to public policy.

On 16 October 2023, a Russian court refused enforcement of an LCIA award dated 8 February 2022 in a dispute between a Swiss and a Russian company, reasoning that enforcement would breach presidential decrees and Government Order No. 430-r.¹⁶

¹⁵ Decree of the President of the Russian Federation No. 79, “On the Application of Special Economic Measures in Connection with the Unfriendly Actions of the United States of America and Foreign States and International Organisations Joining Them,” February 28, 2022 (as amended June 9, 2022, and May 20, 2024); Decree of the President of the Russian Federation No. 81, “On Additional Temporary Economic Measures to Ensure the Financial Stability of the Russian Federation,” March 1, 2022 (as amended May 20, 2024); Decree of the President of the Russian Federation No. 252, “On the Application of Retaliatory Special Economic Measures in Connection with the Unfriendly Actions of Certain Foreign States and International Organisations,” May 3, 2022 (as amended December 22, 2022); Decree of the President of the Russian Federation No. 254, “On the Temporary Procedure for the Performance of Financial Obligations in the Sphere of Corporate Relations to Certain Foreign Creditors,” May 4, 2022 (as amended July 1, 2025); Directive of the Government of the Russian Federation No. 430-r, “On Approval of the List of Foreign States and Territories Committing Unfriendly Actions in Relation to the Russian Federation, Russian Legal Entities and Individuals,” March 5, 2022 (as amended October 29, 2022).

¹⁶ Resolution of the Government of the Russian Federation No. 430-r, “On Approval of the List of Foreign States and Territories Committing Unfriendly Actions in Relation to

¹⁴ Supreme Court of the Russian Federation, Judicial Division for Economic Disputes, Ruling of November 28, 2024, case No. A40-214726/2023.

Similarly, on 24 July 2023 the Commercial Court of the Moscow District relied on Decree No. 79 (concerning the list of “unfriendly” countries) when refusing recognition of US court judgments.

In a judgment of the Commercial Court of Rostov District dated 16 January 2024, the court expressly stated that presidential counter-sanctions decrees constitute a “new public policy” precluding enforcement of sanctions-related claims.¹⁷ In that case concerning enforcement of an award of the London Maritime Arbitrators Association between an Estonian company and a Russian shipping company, the court identified a range of grounds for refusal, from improper service and the respondent’s inability to participate in the arbitral proceedings to the invalidity of the arbitration clause. The decisive consideration, however, was that enforcement of the foreign award would entail payment to a foreign creditor without the requisite authorisation of the Government Commission, which is impermissible under the “new” principles of Russian public policy. Notably, even awards rendered prior to sanctions may be refused enforcement where, under new conditions, enforcement would conflict with fundamental principles (such as equality of parties). In the case in question, the court observed that by 2022 the parties’ position had materially changed: the foreign company ceased operations in Russia, while the Russian party had lost the ability to operate in Switzerland, resulting in an imbalance incompatible with the principle of equality.

Accordingly, Russian courts have been actively invoking “public policy” as an exception to the obligations under the 1958 New York Convention, refusing recognition and enforcement of foreign arbitral awards where either their outcome or enforcement conflicts with Russian counter-sanctions regulations and fundamental principles of justice. This practice, particularly in cases decided in 2023–2024, has become a new reality for marine insurance substantially reducing the predictability of cross-border enforcement.

At the same time, the Supreme Court of the Russian Federation has sought to prevent overbroad interpretation of the term “public policy.” The Court emphasises the exceptional nature of this ground, stressing that it must not be used as a means of reassessing facts or re-litigating the dispute.

the Russian Federation, Russian Legal Entities and Individuals,” March 5, 2022 (as amended October 29, 2022).

¹⁷ Commercial Court of the Moscow District, Ruling of July 24, 2023, case No. A40-242631/2022.

For example, in its Ruling of 4 July 2025 No. 305-ES25-1488 in case No. A40-148733/2024, the Supreme Court set aside lower-court judgments which had, in effect, revisited the merits of an award rendered by the Maritime Arbitration Commission at the Chamber of Commerce and Industry of the Russian Federation. The Supreme Court held that public policy review does not permit re-evaluation of facts or reconsideration of the dispute; it requires the concrete identification of socially significant violations of fundamental principles.¹⁸ In so doing, the Supreme Court reaffirmed the narrow and extraordinary character of intervention on “public policy” grounds. In the context of sanctions-related disputes, this serves as an important signal against abuse of “public policy” concept for the purpose of blocking enforcement on purely formal grounds. Practically, it means that even amid sanctions-driven turbulence, arbitral awards (including those of the Maritime Arbitration Commission at the Chamber of Commerce and Industry of the Russian Federation) retain a presumption of enforceability, and Russia’s pro-arbitration stance remains intact.

3) A conflict of insurance regimes and the creation of national alternatives

The sanctions period also produced a clash of regimes in the field of ship insurance, which Russia has addressed by building national alternatives to international mechanisms. Russian National Reinsurance Company has effectively become a monopolistic reinsurer of sanctions-related risks, assuming an obligation to cover up to 50% of “sanctions” losses. As a result, by mid-2022 Russian insurers fully replaced P&I liability coverage for national tonnage.¹⁹ Liability limits reached USD 1 billion per vessel—figures comparable, by order of magnitude, to levels discussed in 2012 in the context of sanctions against Iran, when Japan considered state guarantees up to USD 1 billion and India implemented a state insurance scheme with a lower limit.²⁰ In other words, in core parameters (coverage

¹⁸ Commercial Court of the North Caucasus District, Ruling of April 24, 2024, case No. A53-33710/2023.

¹⁹ Reuters, “Russia’s State-Owned RNRC to Reinsure Russian Oil Shipments, Sources Say,” June 10, 2022, <https://www.reuters.com/business/energy/exclusive-russias-state-owned-rnrc-reinsure-russian-oil-shipments-sources-say-2022-06-10/>

²⁰ Reuters, “Japan Eyes Guarantees for Ships Carrying Iran Oil – Nikkei,” May 7, 2012, <https://www.reuters.com/article/2012/05/07/crude-japan-iran-idUSL4E8G701G20120507/>

volume and liability insurance rules), the Russian pool aims to replicate the conditions of the International Group of P&I Clubs.

4) Recognition of Russian policies abroad

In parallel, efforts were undertaken to secure recognition of Russian insurance policies abroad. Turkey promptly stated that it would admit tankers under Russian cover,²¹ whereas India and China initially adopted a wait-and-see approach.²² However, in late 2022, the Ministry of Transport of the Russian Federation reported that India largely recognises Russian insurance, while China recognises it only partially; the final parameters are to be settled through intergovernmental agreements. The issue did not reach a critical scale (the Russian-flag fleet accounts for only about 1.5% of foreign trade cargoes; the remainder is carried by foreign-flag vessels²³). Key importers of Russian oil continued to accept vessels covered domestically: neither China nor India prohibited the entry of tankers of Russian shipping companies insured through the Russian pool.

Moreover, during 2023–2025, regulatory-level recognition began to emerge. In 2025, the Directorate General of Shipping of India included five Russian insurers (Ingosstrakh, AlfaStrakhovanie, SOGAZ, VSK, and Soglasie) in the list of companies authorised to provide insurance for vessels calling at Indian ports.²⁴ Four of them received five-year extensions (until 2030), while Soglasie received authorisation until 2026. This decision was taken immediately after the tightening of US sanctions

in January 2025, under which Ingosstrakh and AlfaStrakhovanie themselves were added to the sanctions list.²⁵ In substance, the Indian regulator created an alternative “white list” of insurers outside the International Group of P&I Clubs, an initiative reflecting the objective of ensuring uninterrupted supplies of energy resources from Russia.

The Chinese authorities have not yet formally announced recognition of Russian insurance cover, mindful of secondary sanctions risk. In practice, however, China has been making active use of the new mechanism: a substantial share of oil exports is now carried by tankers of the so-called “shadow fleet” insured outside the Western market, including by Russian insurers. According to a Bloomberg investigation, by summer 2024 at least 20–25% of tankers carrying Russian oil had cover provided by Russian insurance companies; the true share may be higher given that further 15–20% of vessels are insured in “third” countries (for instance, by insurers in Cameroon or Kyrgyzstan) with reinsurance support from Russia.²⁶

Sanctions have complicated both arbitral proceedings and subsequent enforcement of arbitral awards. In particular, the participation in proceedings by parties or arbitrators subject to sanctions may require specific authorisations. In the United States, OFAC rules strictly prohibit providing services to designated persons without a licence, rules which extend to arbitration.²⁷ US arbitrators and counsel engaged in proceedings involving a sanctioned person required to have OFAC licence; otherwise, they risk penalties for sanction circumvention. In practice, lack of licensing can paralyze proceedings. In *United Media Holdings NV v. Forbes Media LLC*, the arbitration between an American party and a sanctioned party was suspended on several occasions because OFAC did not timely is-

²¹ Reuters, “Oil Tanker Clears Turkish Shipping Logjam with Russian Insurance Letter – Document,” December 6, 2022, <https://www.reuters.com/business/energy/oil-tanker-clears-turkish-shipping-logjam-with-russian-insurance-letter-document-2022-12-06/>; Reuters, “Why Are Oil Tankers Stuck in Turkish Waters?,” December 8, 2022, <https://www.reuters.com/business/energy/why-are-oil-tankers-stuck-turkish-waters-2022-12-08/>.

²² Interfax, “V Mintrane zayavili, chto Turtsiya priznaet rossiiskie strakhovki pri perevozkakh sudami” [The Ministry of Transport stated that Turkey recognises Russian insurance for carriage by ships], November 29, 2022, <https://www.interfax.ru/world/874642>.

²³ Tonkovidov (PAO Sovcomflot), “V usloviyakh erozii morskogo prava” [In Conditions of the Erosion of Maritime Law], *Morskoe Vesti Rossii*, December 11, 2024, <https://morvesti.ru/analitika/1692/113058/>.

²⁴ Directorate General of Shipping (India), “Insurance Branch: List of Approved Non-IG Insurance Companies / Protection & Indemnity Clubs under Rule 2(e) of the Merchant Shipping (Regulation of Entry of Ships into Ports, Anchorages and Offshore Facilities) Rules, 2012” (undated), <https://www.dgshipping.gov.in/Content/InsuranceBranch.aspx>

²⁵ Reuters, “India Expands Russian Insurers’ Pool after US Sanctions,” January 22, 2025, <https://www.reuters.com/world/india/india-expands-russian-insurers-pool-after-us-sanctions-2025-01-22/>; U.S. Department of the Treasury, “Treasury Intensifies Sanctions Against Russia...” (press release, January 10, 2025), <https://home.treasury.gov/news/press-releases/jy2777>

²⁶ Bloomberg News, “The Secretive World of Russian Oil Tanker Insurance Revealed,” October 22, 2024, <https://www.bloomberg.com/news/articles/2024-10-22/the-secretive-world-of-russian-oil-tanker-insurance-revealed>.

²⁷ Javier Coronado (Diaz Reus International Law Firm), “OFAC Should Loosen Restrictions on Arbitration Services,” *The Legal 500*, November 5, 2024, <https://www.legal500.com/developments/thought-leadership/ofac-should-loosen-restrictions-on-arbitration-services/>

sue a licence to permit payment of the arbitrators' fees; only after authorisation was granted could the dispute proceed to an award.²⁸

In the United Kingdom, legal assistance to designated persons is generally permissible; however, receipt of payment for such legal services (including reasonable disbursements) requires an OFSI licence. This applies to participation in court proceedings and dispute resolution which encompasses arbitral representation.²⁹ In response to these constraints, parties increasingly relocate proceedings from Europe and the United States to neutral jurisdictions in Asia, the Middle East, and elsewhere, where such barriers are less acute.

Sanctions, however, do not render maritime disputes non-arbitrable. Arbitration agreements in maritime contracts remain legally effective, as confirmed by practice. By way of example, the US District Court for the Southern District of New York in *Belship Navigation Inc v Sealift Inc* compelled the parties to submit their dispute to arbitration, even though the charterparty itself was held void for violating US sanctions against Cuba³⁰. The court observed that the "public policy" exception under the 1958 New York Convention is not designed to accommodate shifting political "winds;" rather, "the Convention's "supranational goal is to encourage the enforcement of international arbitration agreements, and a narrowly national refusal to honour them would be inconsistent with that objective."³¹ Arbitration was therefore permitted, even though any damages awarded to *Belship* would in any event have remained in a blocked account until the sanctions were lifted. The precedent is instructive: even where there is an obvious conflict with sanctions policy, courts safeguard the autonomy of the arbitration clause by treating it as separable from the substantive invalidity of the main contract, in line with the doctrine of separability.

At the enforcement stage, the sanctions regime is often felt most acutely. Even if arbitration oc-

curred in a neutral seat, the resulting award may be unenforceable due to public policy (Article V(2) (b) of the New York Convention). National courts assess whether enforcement would violate sanctions restrictions. As discussed, Russian courts tend to find a public policy violation. Other jurisdictions take a more nuanced approach: they seek to preserve the Convention's pro-arbitration spirit while accounting for sanctions legislation. US courts, for example, distinguish between recongniting an award and actual payment. In *Ministry of Defense of Iran v. Cubic Defense*, the court recognised an award in favor of an Iranian party but held that payment could occur only with an OFAC licence; confirmation itself did not violate public policy because funds would remain blocked.³² Similarly, in *Belship* the court emphasised that "public policy" is triggered only by violations of "the most basic notions of morality and justice," and enforcement of an arbitration agreement does not meet that standard. In addition, some sanctions regimes explicitly provide that the fulfilment of claims and enforcement actions facilitating sanctions circumvention are impermissible (for instance, US sanctions related to Venezuela may require OFAC authorisation for payment of arbitration costs). Accordingly, a sanctions-related award may be recognised by a court, while its execution may be contingent on authorisation from the relevant sanctions authority.

Overall, the sanctions regime requires all participants in maritime arbitration—parties, arbitrators, and courts to continuously account for conflict-of-laws considerations and sanctions compliance. Nevertheless, core principles of international arbitration (autonomy of the arbitration agreement, neutrality of the forum) remain operative even under sanctions pressure. Maritime disputes continue to be resolved through arbitration, albeit with procedural adaptations. Arbitrators and counsel increasingly design sanctions-sensitive solutions, conditional payment arrangements, escrow structures, alternative currencies and banks, and, where necessary, obtain general or specific regulatory licences to en-

²⁸ *United Media Holdings NV v. Forbes Media LLC*, No. 16 Civ. 5926 (S.D.N.Y. 2017).

²⁹ HM Treasury, Office of Financial Sanctions Implementation (OFSI), "UK Financial Sanctions General Guidance" (updated November 18, 2025), <https://www.gov.uk/government/publications/financial-sanctions-general-guidance/uk-financial-sanctions-general-guidance>

³⁰ *Belship Navigation Co Ltd v Sealift Inc* [1995] 1 Lloyd's Rep 473.

³¹ *Parsons & Whittemore Overseas Co. v. Société Générale de l'Industrie du Papier*, 508 F.2d 969, 974 (2d Cir. 1974).

³² *Ministry of Defense & Support for the Armed Forces of the Islamic Republic of Iran v. Cubic Defense Systems, Inc.*, 665 F.3d 1091 (9th Cir. 2011); see also Charvi K. Imposition, "Imposition of Economic Sanctions: An Embargo on International Commercial Arbitration?," *Columbia Law School Arbitration Law Blog*, accessed January 22, 2026, <https://aria.law.columbia.edu/imposition-of-economic-sanctions-an-embargo-on-international-commercial-arbitration/>.

able proceedings. International institutions are also seeking to develop common approaches to ensure that sanctions-related disruptions have a minimal impact on the predictability and enforceability of awards in maritime commerce.

Conclusion

Marine insurance under sanctions has become a focal point of legal challenges, generating new trends. By 2025, the Russian legal system had developed a comprehensive response to sanctions-related risks in marine insurance, from establishing special jurisdiction and refusing the recognition (and enforcement) of foreign judgments and arbitral awards to building domestic insurance institutions, thereby reducing conflict-of-laws issues and preserving the resilience of maritime transport under sanctions. Russia is constructing an autonomous system: direct insurance through national companies, reinsurance through Russian National Reinsurance Company, while certain states, such as China and India, recognise Russian insurance cover. Iran has pursued a similar trajectory since 2012, and China in recent years has expanded domestic insurance capacity to cover its own sanctions exposure. An alternative pool of insurers is emerging, operating in parallel with the International Group of P&I Clubs and the Lloyd's market.

A second trend is heightened attention to contractual legal engineering. A new generation of sanctions clauses has emerged (including in Lloyd's wordings), along with terms providing for contractual adjustment upon changes in sanctions regimes and specialised force majeure clauses tailored to sanctions scenarios. The future trajectory of marine insurance regulation will depend heavily on politi-

cal developments. If sanctions ease, global insurance linkages may recover and unified rules may be developed incorporating lessons from the crisis. For example, under UN auspices or through specialised international organizations, a form of "sanctions protocol" could be adopted, providing temporary licences for insuring humanitarian shipments or establishing special settlement mechanisms where assets are frozen.

If sanctions persist long-term, however, a dual-standard environment may become the norm: parallel legal regimes will demand high expertise in conflict of laws and international arbitration. Marine insurance thus increasingly sits at the intersection of private and public law. Lawyers must account for the Merchant Shipping Code of the Russian Federation, EU regulations, US statutes (for example, CAATSA³³), and evolving judicial and arbitral practice.

Deep legal analysis is required for each insurance contract and for claims handling in sanctions-affected contexts. The experience of recent years has exposed vulnerabilities in legal mechanisms while also demonstrating their capacity for adaptation. Further evolution of insurance law is likely, through closer coordination among BRICS and other states and through gradual development of an international legal consensus in marine insurance grounded in a balanced accommodation of all maritime trade participants' interests. Only on this basis can insurance fully perform its core function again: providing certainty and protection against risk in global maritime commerce, regardless of political storms or calms. ■

³³ Countering America's Adversaries Through Sanctions Act, 2017.



Баринская Инесса Михайловна,

младший юрист АЛРУД
студентка НИУ ВШЭ

Определение причинно-следственной связи в морском страховании

Вопросы причинной связи, в рамках возложения гражданской ответственности в договорном и деликтном праве, достаточно разработаны. Вместе с тем далеко не все конструкции могут быть использованы для целей морского страхования. Несмотря на указанное, для последнего проблема причинной связи какого-либо тщательно отражения в отечественной литературе не получила. В связи с указанным в эссе предпринимается попытка представить обзор существующих российских и зарубежных источников по вопросам определения причинности в морском страховании. Также будет приведен анализ отечественной судебной практики.

Ключевые слова: морское страхование, страховой случай, причинно-следственная связь.

Введение

Причинно-следственная связь является одним из трех необходимых составляющих страхового случая. Наступление последнего без установления причинной связи подтвердить не представляется возможным¹.

Указанное верно и для морского страхования, где, с учетом его специфики, установление причинной связи осложнено, в том числе природой морского рейса и пересечением ряда морских опасностей².

При этом установление такой связи не подчиняется каким-либо общим правилам, которые бы распространялись на все юрисдикции, что будет далее последовательно продемонстрировано в работе.

Анализ причинно-следственной связи в отечественной литературе

Начнем с анализа отечественной доктрины. Стоит отметить, что блок литературы, посвященный рассматриваемой проблеме, достаточно невелик и зачастую основан на изложении позиций, которые представлены в зарубежных правовопорядках. При этом вопросы причинности обычно анализируются в рамках страхования в целом.

¹ Фогельсон Ю.Б. Страхование: теоретические основы и практика применения: монография. М.: Норма, Инфра-М, 2012. С. 150–152; Архипова А.Г. Взаимное страхование ответственности застройщиков: некоторые проблемы законодательного регулирования // Законы России: опыт, анализ, практика. 2015. № 5. С. 45–51.

² Левушкин А.Н., Кузьмина И.К. Исполнение договора морского страхования в сфере эксплуатации транспор-

та при перевозке груза в России и Великобритании // Транспортное право. 2022. № 4. С. 68–75.

Так, например, Фогельсон Ю.Б., ссылаясь на английское право, разбирает правила применения доктрины непосредственной причины. При ее рассмотрении ученым выделены три варианта связи между опасностью, от которой производилось страхование, и вредом: а) опасность является последней по времени из причин вреда, б) опасность, которая не является последней по времени, предшествует одной или нескольким причинам вреда, в) совместное причинение вреда событиями, которые не следуют друг за другом.

Рассмотрим указанные варианты подробнее. Первый из них исходит из того, что опасность представляет причину вреда, поскольку она являлась последней из всех возможных событий, которые повлияли на причинение вреда.

Второй вариант связи разделяется на два случая. Первый касается ситуации, когда причины вреда являются последовательной по времени и непрерывной причинно-следственной цепочкой, то есть каждая причина вреда является следствием предыдущих и последующих причин. В данном контексте приводится пример со смертью во время операции, необходимость которой была вызвана несчастным случаем. Последний и будет являться непосредственной причиной. Второй случай представляет ситуацию, при которой причинно-следственная цепочка прервана посторонним обстоятельством. Последнее воздействует на цепочку еще до причинения вреда и становится непосредственной причиной такого вреда. В качестве примера приводится та же ситуация с операцией и несчастным случаем с одним изменением: человек погибает из-за отсутствия необходимого количества крови для переливания, которая при обычных обстоятельствах должна быть. То есть в приведенном случае непосредственной причиной смерти явилось отсутствие крови для переливания.

Третий вариант связи исходит из действия двух причин параллельно. В такой ситуации если одной из таких причин является опасность, от которой производилось страхование, она и будет являться непосредственной причиной вне зависимости от наличия второй параллельно существующей³.

В иных работах встречаются утверждения о наличии сходных, а также иных концепций

и принципов, однако они не раскрываются достаточно подробно. В частности, указывается на правило прямой причинной связи, которое отождествляется авторами с доктриной непосредственной причинности⁴, на принцип ближайшей причинной связи (со ссылкой на работы эстонских авторов)⁵.

В контексте морского страхования причинная связь упоминается в статье Левушкина А.Н. и Кузьминой И.К., где содержится отсылка на применение концепции непосредственной причины, существующей в английском праве⁶.

Таким образом, если пытаться определить тип причинности, который преимущественно встречается в отечественной литературе, в качестве такового, вероятнее всего, можно назвать доктрину непосредственной причинности, которая основана на английском праве.

Анализ причинно-следственной связи в зарубежной литературе

Перейдем к анализу зарубежной литературы, учитывающей, в том числе тенденции судебной практики, и проанализируем вопросы причинности в Англии, Скандинавских странах, и КНР.

А. Англия

В секции 55(1) Закона о морском страховании 1906 г., как и в секциях 55⁷ и 65⁸ соответствующих законов Новой Зеландии и Австралии, для определения ответственности страховщика закреплён принцип непосредственной причины ("proximate cause")⁹. При этом ответ на вопрос,

⁴ Бормотов А. В. Структура страхового случая // Актуальные проблемы российского права. 2009. № 3. С. 294.

⁵ Кратенко М.В., Луйк О.-Ю. Современная модель компенсационного страхования (indemnity insurance) и перспективы ее воплощения в российском праве // Вестник Пермского университета. Юридические науки. 2020. № 4. С. 768.

⁶ Левушкин А.Н., Кузьмина И.К. Указ соч. С. 68–75.

⁷ Marine Insurance Act 1908 [Electronic resource] available at URL: <https://www.legislation.govt.nz/act/public/1908/0112/latest/whole.html> (date of access: 10.09.2025).

⁸ Marine Insurance Act 1909 [Electronic resource] available at URL: <https://www.legislation.gov.au/C1909A00011/latest/text> (date of access: 10.09.2025).

⁹ Marine Insurance Act 1906 [Electronic resource] available at URL: <https://www.legislation.gov.uk/ukpga/Edw7/6/41> (date of access: 10.09.2025).

³ Фогельсон Ю.Б. Указ. соч. С. 156–164.

что конкретно является непосредственной причиной, отсутствует.

Первоначально, английская судебная практика исходила из того, что непосредственной причиной является та, которая наиболее близка по времени к возникновению ущерба¹⁰. Данная концепция просуществовала до дела *Leyland Shipping Co Ltd v Norwich Union Fire Insurance Society Ltd*,¹¹ установившего тест на эффективность ("test of efficiency"), где непосредственной причиной стала та, которая является непосредственной по своей эффективности. Это подразумевало в том числе то, что такая реальная эффективность должна сохраняться вне зависимости от возникновения иных причин. Также в указанном деле было подчеркнуто, что причинно-следственная связь представляет собой не цепочку событий ("chain"), а их сеть ("net"). Это связано с тем, что зачастую сочетание обстоятельств это не просто цепочка последовательных событий. Непосредственная причина в данной сети должна быть наиболее существенной и эффективной¹².

Впоследствии к указанному тесту на эффективность, ввиду критики, связанной с принятием произвольных решений при определении непосредственной причины, стал дополнительно применяться тест на здравый смысл ("common sense test"). Данный тест, как отмечалось в деле *Humber Oil Terminal Trust Ltd v Owners of the Sivand*¹³ подразумевает разрешение вопроса в соответствии с мыслительными процессами нормального человека, а также знанием всех существенных обстоятельств дела¹⁴.

Помимо законодательно установленной концепции непосредственной причины английской судебной практике также известны случаи сопутствующих причин ("concurrent causes"). Они подразумевают возможность установления нескольких одновременных непосредственных причин, как, например, в деле *JJ Lloyd in-*

*struments Ltd v Northern Star Insurance Co Ltd*¹⁵. Аналогичный вывод был также сделан в деле *Wayne Tank and Pump Co Ltd v Employers Liability Assurance Corporation Ltd*¹⁶. В решении по нему было подчеркнуто, что нет необходимости искать доминирующую причину, когда есть две причины, которые можно охарактеризовать в качестве эффективных¹⁷.

При этом последнее дело является также важным прецедентом для ситуации, когда одна из таких опасностей является исключенным риском для целей страхования. Если ущерб возник в связи с исключенным риском, страховщик за него не отвечает. Соответственно, если исключенный риск будет иметь преимущественную силу, страховщик не будет привлечен к ответственности¹⁸.

Таким образом, в английском праве распространена концепция непосредственной причинности, которая должна толковаться с учетом тестов на эффективность и здравый смысл. При этом также допускается возможность существования нескольких непосредственных причин.

Б. Скандинавские страны

Перейдем к рассмотрению вопросов причинности в Скандинавских странах. В данном разделе под последними понимаются Дания, Финляндия, Норвегия и Швеция. Несмотря на то, что исторически у каждой из этих стран были свои условия морского страхования, постепенно, страховщиками и их клиентами был сделан переход к использованию общескандинавских условий страхования на основе Норвежских Планов Морского Страхования ("Norwegian Marine Insurance Plans")¹⁹. Так, на базе последнего составлен ныне действующий Северный План Морского Страхования 2023²⁰. Указанный План объединяет законодательные и договорные положения Скандинавских стран, а также

¹⁰ Manopo B., Merkin R. A critical analysis of causation rules in Marine Insurance // BESTUUR. 2021. Т. 9. №. 2. Р. 101.

¹¹ *Leyland Shipping Co Ltd v Norwich Union Fire Insurance Society Ltd* [1918] AC 350 (HL).

¹² Song M. Rules of causation under marine insurance law from the perspective of marine risks and losses: thesis. University of Southampton, 2012. P. 20.

¹³ *Humber Oil Terminal Trust Ltd v Owners of the Sivand* [1998] 2 Lloyd's Rep 97.

¹⁴ Song M. Op. cit. P. 27.

¹⁵ *JJ Lloyd instruments Ltd v Northern Star Insurance Co Ltd* [1987] 1 Lloyd's Rep 32. Song M. ibid, p. 59.

¹⁶ *Wayne Tank and Pump Co Ltd v Employers Liability Assurance Corporation Ltd* [1973] 2 Lloyd's Rep 237.

¹⁷ Johansson H. Causation in Hull Insurance-A Comparison of English and Nordic Marine Insurance. 2013. P. 18.

¹⁸ Song M. Op. cit. P. 56.

¹⁹ Lauri Railas. Causation and Burden of Proof in Nordic Marine Insurance // Commercial Arbitration. P. 102.

²⁰ The Nordic Marine Insurance Plan of 2013, Version 2023, <https://www.nordicplan.org/the-plan/>.

материалы судебной практики²¹. В Плане затрагиваются и вопросы причинно-следственной связи со ссылками на указанные положения и материалы.

Так, в соответствии с п. 2-13 Плана в случае, если вред был вызван сочетанием нескольких опасностей, и одна или несколько из них не покрываются страхованием, вред распределяется между отдельными опасностями согласно их влиянию на возникновение такого вреда и его размер²².

В соответствии с комментарием к данному пункту отмечается, что при сочетании различных опасностей, не связанных с военными рисками (им посвящен п. 2-14 Плана), действует правило пропорционального распределения ("rule of apportionment"). Для такого решения присутствует ряд доводов. Во-первых, размер страховой премии будет находиться в "правильной" пропорции по отношению к страховому покрытию, так как страховщик не будет нести ответственность за опасности, который выходят за рамки такого покрытия, но оказывают влияние на вред. Во-вторых, пропорциональное распределение соответствует принципу справедливости, поскольку уплата страховой премии происходит в отношении согласованных рисков, и застрахованное лицо не может требовать возмещения в случае, если вред возник вследствие непокрытых опасностей. Кроме того, подход соответствует по смыслу и Скандинавскому закону о страховых договорах ("Nordic Insurance Contracts Acts"), в соответствии с которым страховое возмещение подлежит уменьшению в случае, если застрахованное лицо нарушило свои обязательства.

Принцип пропорционального распределения, согласно комментарию, основан на ряде правил. Во-первых, опасности подразделяются на значимые ("relevant") и незначимые ("non-relevant"). Так, недостаточно, чтобы опасность являлась условием возникновения вреда. В случае, если последствия опасности не являются значимым, то ему можно присвоить вес 0. В связи с этим допускается распределение, при котором одному последствию опасности присваивается вес 0, а другому, например, 100. В таком случае страховщик несет ответственность, как если бы вред был причинен исключительно опасностью с весом 100.

В случае сочетания двух опасностей, одна из которых возникла позже, считается, что предположительно наибольший вес должен придаваться последней опасности. Значение первоначальной опасности оценивается в зависимости от степени вероятности возникновения ущерба.

В ситуации, когда новая причина вмешивается в ход событий уже после наступления вреда, лишь увеличивая его, считается, что ущерб распределяется в зависимости от оценки вероятности того, что первая причина спровоцировала вторую²³.

Пункт 2-14 Плана касается сочетания военных и морских рисков и устанавливает, что вред считается причиненным опасностью, которая является доминирующей причиной. При этом, в случае, если существовало несколько опасностей и установить доминирующую невозможно, считается, что такие опасности оказали равное влияние на возникновение вреда²⁴. Как видно из формулировки п. 2-14 норма в целом основывается на доктрине доминирующей причины ("dominant-cause doctrine"). То есть вред считается полностью причиненным той разновидностью опасностей, которая является преобладающей²⁵.

При этом стоит учитывать, что в соответствии с п. 2-15 Плана выделяется группа военных рисков, которые в любом случае, будут являться доминирующей причиной. Так, например, к ним относится ущерб, возникший вследствие повреждения судна в результате применения оружия в ходе военных маневров в мирное время²⁶.

Дополнительно отметим, что вопросы распределения военных и морских рисков для ряда стран все еще остаются достаточно важными. При этом регулирование далеко не всегда является сходным. Так, например, в Страховом кодексе Франции в отличие от рассмотренного регулирования в скандинавских странах, статья L172-17 прямо предусматривает, что при

²³ Clause 2-13. Combination of perils, URL: <https://www.nordicplan.org/commentary/part-one/chapter-2/section-2/#clause-2-13>.

²⁴ The Nordic Marine Insurance Plan.

²⁵ Clause 2-14. Combination of marine and war perils, <https://www.nordicplan.org/the-plan/part-one/chapter-2/section-2/#clause-2-14>.

²⁶ Clause 2-15. Losses deemed to be caused entirely by war perils, <https://www.nordicplan.org/commentary/part-one/chapter-2/section-2/#clause-2-15>.

²¹ Lauri Railas. Op. cit. P. 102.

²² The Nordic Marine Insurance Plan.

наличии сомнений, вред считается возникшим в результате морского риска²⁷.

Подытоживая данный раздел, в скандинавских странах, в отличие от Великобритании, преимущественно применяется принцип пропорционального распределения, где последствие каждой опасности оценивается отдельно.

В. КНР

Законодательство КНР прямо не называет правила, применимые при оценке причинно-следственной связи²⁸. Вместе с тем последняя судебная практика свидетельствует о переходе от концепции непосредственной причины к концепции распределенной ответственности²⁹. По смыслу последней учитываются все сопутствующие причины наступления вреда, включая, в том числе не застрахованные и исключенные риски³⁰.

Таким образом, вопросы причинности в рассмотренных трех правовых порядках на текущий момент разрешаются по-разному. Выявить для них какую-либо единую доминирующую концепцию причинности не представляется возможным.

Анализ вопросов причинности в российской судебной практике

В российской судебной практике вопросы причинности зачастую разрешаются при помощи экспертиз и заключений различных субъектов и органов, которые выявляют связь между опасностью и вредом³¹. Так, например, в деле по иску ОАО «САК «Энергогарант» «действительной» причиной гибели судна стали совершенные капитаном судна навигационные ошибки, что

было установлено судебными и внесудебными экспертами³². Какие-либо самостоятельные подробные исследования рассматриваемой связи и ее видов судебная практика не содержит.

Вместе с тем ряд дел связаны с такими фактическими обстоятельствами, при которых суды вынуждены анализировать влияние нескольких причин на возникший ущерб. Так, например, в деле по иску ПАО «ЛОПП» нарушение условий и сроков действия разрешений, выданных на плавание в Северном морском пути, по сути, было признано основной причиной аварии. При этом указанную неосторожность в действиях страхователя не смогло «нивелировать» принятие Штабом морских операций надлежащих мер³³.

Вопросы анализа нескольких причин можно встретить также и в деле по иску ЗАО «ВСК». Так, судом, в том числе при помощи заключения Ространснадзора, было установлено, что именно действия капитана повлекли аварию на судне. Доводы ответчика о том, что причиной аварии стали действия лоцмана были отклонены судом. В качестве обоснования отмечалось, что отсутствуют доказательства того, что авария возникла бы из-за действий лоцмана, если бы капитаном выполнил все установленные требования надлежащим образом³⁴. Указанные дела свидетельствуют о применении правил, схожих с доктриной непосредственной причинности, поскольку суды определяли основную причину, что не подразумевало возможности наличия двух отдельных причин, влекущих ущерб совместно.

Вместе с тем, с учетом неполного обоснования причинно-следственной связи в судебных актах, делать какие-либо окончательные выводы в отношении такой связи не представляется возможным. Однако вопросы причинности в спорах о морском страховании поднимаются, и в ряде случаев решаются по аналогии с доктриной непосредственной причины.

Заключение

Анализ отечественной литературы свидетельствует об отсутствии научного интереса

²⁷ Code des assurances. Titre VII : Les contrats d'assurance maritime, aérienne et aéronautique, fluviale et lacustre, sur marchandises transportées par tous modes et de responsabilité civile spatiale (Articles L171-1 à L176-5), https://www.legifrance.gouv.fr/codes/section_lc/LEGITEXT000006073984/LEGISCTA000006142749/.

²⁸ The Proximate Cause Doctrine: An Analysis of Chinese Marine Insurance Cases, <https://www.gzhsfy.gov.cn/hsmh/web/content?gid=89674>; Zhao L. Insurer's liability under concurrent causation: English law and Chinese law compared // Legal Studies. 2022. Vol. 42. №. 1. P. 125.

²⁹ The Proximate Cause Doctrine, *ibid*.

³⁰ Zhao L. Op. cit. P. 122.

³¹ См., например, Постановление Арбитражного суда Дальневосточного округа от 20.06.2024 по делу № А51-17194/2023; Постановление Арбитражного суда Северо-Западного округа от 25.11.2020 по делу № А56-102256/2018; Постановление Арбитражного суда Северо-Западного округа от 03.11.2020 по делу № А56-104785/2018.

³² Постановление Арбитражного суда Московского округа от 23.05.2017 по делу № А40-145408/12.

³³ Постановление Четвертого арбитражного апелляционного суда от 24.09.2025 по делу № А58-5530/2023.

³⁴ Решение Арбитражного суда Нижегородской области от 09.12.2023 по делу № А43-101/2021.

к вопросам определения причинной связи в контексте морского страхования. Зачастую рассматриваемая проблематика упоминается лишь в контексте страхования в целом с отсылками на иностранное регулирование и зарубежные доктринальные источники.

При этом, исходя из обзора последних невозможно определить какой-либо главенствующий принцип определения причинной связи, поскольку, в частности, в Великобритании законодательно закреплённой является доктрина непосредственной причины, в Скандинавских странах, вне контекста соотношений военных

и морских рисков, применяется принцип пропорционального распределения, а практика КНР на данном этапе исходит исключительно из принципа распределённой ответственности.

Кроме того, в контексте недостаточного интереса к причинной связи в российской литературе стоит отметить, что относительно немногочисленная российская практика свидетельствует о том, что все еще существуют дела, разрешение которых не ограничивается изучением подготовленных судебных и внесудебных заключений. В таких случаях суды используют доводы, схожие с доктриной непосредственной причины. ■



Barinskaya Inessa Mikhailovna,

Junior Associate, ALRUD Law Firm,
Student, HSE University

Determining Causation in Marine Insurance

Issues of causation, within the framework of civil liability in contract and tort law, have been sufficiently developed. At the same time, not all of these concepts can be used for the purposes of marine insurance. Nevertheless, the issue of causation has not been thoroughly addressed in Russian scholarship. In connection with the above, this paper attempts to provide an overview of existing Russian and foreign sources on the determination of causality in marine insurance. In addition, an analysis of domestic judicial practice will be provided.

Key words: marine insurance, insurable event, causation.

Introduction

Causality is one of the three necessary components of an insured event. Without establishing causality, it is impossible to confirm the occurrence of the latter.¹

The same applies to marine insurance, where, given its specific nature, establishing causality is complicated, including by the nature of shipping and the encountering of a number of maritime hazards.²

Furthermore, establishing causality is not subject to any general rules that apply to all jurisdictions, as will be demonstrated later in this paper.

A Review of Causality in Russian Academic Literature

To begin with, let us examine Russian academic literature. It should be noted that the body of literature devoted to the issue under consideration is relatively small and often based on the presentation of positions that are represented in foreign legal systems. Meanwhile, questions of causality are usually analyzed within the framework of insurance in general.

For example, Fogelson Y.B., referring to English law, examines the rules of application of the doctrine of proximate cause. In his analysis, the scholar identifies three types of connection between the peril insured against and the damage: a) the peril is the last in time among the causes of damage, b) the peril, which is not the last in time, precedes one or more causes of damage, c) joint causation of damage by events that do not follow one another.

Let us consider these variants in more detail. The first one is based on the assumption that peril constitutes the cause of damage, since it was the last of all possible events that contributed to it.

¹ Fogelson Y.B. Insurance Law: Theoretical Foundations and Practical Application: Monograph. Moscow: Norma, Infra-M, 2012. P. 150-152; Arkhipova A.A.G. Mutual Insurance of Developers' Liability: Some Problems of Legislative Regulation // Laws of Russia: Experience, Analysis, Practice. 2015. No. 5. P. 45-51.

² Levushkin A.N., Kuzmina I.K. Performance of a marine insurance contract in the field of transport operation for the carriage of goods in Russia and the United Kingdom // Transport Law. 2022. No. 4. P. 68-75.

The second option is divided into two cases. The first concerns a situation where the causes of damage are a sequential and continuous chain of cause and effect, i.e., each cause of damage is a consequence of the previous and subsequent causes. In this context, there is an example of death during an operation, the necessity of which was caused by an accident. The latter will be the proximate cause. The second case represents a situation in which the chain of causality is interrupted by an extraneous circumstance. The latter affects the chain even before the damage is caused and becomes the proximate cause of such damage. The same situation with surgery and an accident is given as an example, with one change: the person dies due to the lack of the necessary amount of blood for transfusion, which should be available under normal circumstances. That is, in the case cited, the proximate cause of death was the lack of blood for transfusion.

The third type of causation arises from two causes occurring in parallel. In such a situation, if one of these causes is the peril against which the insurance was taken out, it will be the proximate cause regardless of the existence of the second parallel cause.³

Other studies refer to the existence of similar and other concepts and principles, but they are not described in sufficient detail. In particular, reference is made to the rule of direct causality, which the authors identify with the doctrine of proximate causality,⁴ and to the principle of closest causality (with reference to the works of Estonian authors).⁵

In the context of marine insurance, causation is mentioned in an article by Levushkin A.N. and Kuzmina I.K., which refers to the application of the concept of proximate cause existing in English law.⁶

Thus, in attempting to define the type of causality that is most found in domestic literature, it is most likely that this would be the doctrine of proximate cause, which is based on English law.

A Review of Causality in Foreign Academic Literature

Moving on to the analysis of foreign literature, including trends in judicial practice, we will examine issues of causality in England, Scandinavia, and People's Republic of China (PRC).

A. England

Section 55(1) of the Marine Insurance Act 1906, as well as sections 55⁷ and 65⁸ of the corresponding laws of New Zealand and Australia, establish the principle of proximate cause to determine the insurer's liability.⁹ However, the question of what specifically constitutes proximate cause remains unanswered.

Initially, English case law proceeded from the assumption that the proximate cause was the cause closest in time to the occurrence of the damage.¹⁰ This concept persisted until the case *Leyland Shipping CO Ltd v Norwich Union Fire Insurance Society Ltd*,¹¹ which established the "test of efficiency," whereby the proximate cause was the one that was proximate in terms of its effectiveness. This implied, among other things, that such actual effectiveness must be maintained regardless of the occurrence of other causes. The case also emphasized that causation is not a chain of events, but a network of events. The reason for this is that a combination of circumstances is often not just a chain of sequential events.¹²

Subsequently, due to criticism related to arbitrary decisions in determining the proximate cause, the commonsense test was additionally applied to the aforementioned effectiveness test. This test, as

³ Fogelson Y.B. Op. cit. P. 156–164.

⁴ Bormotov A.V. Structure of an Insured Event // Current Issues in Russian Law. 2009. No. 3. P. 294.

⁵ Kratenko M. V., Luik O. Yu. The modern model of indemnity insurance and prospects for its implementation in Russian law // Bulletin of Perm University. Legal Sciences. 2020. No. 4. P. 768.

⁶ Levushkin A.N., Kuzmina I.K. Op. cit. P. 68–75.

⁷ Marine Insurance Act 1908 [Electronic resource] available at URL: <https://www.legislation.govt.nz/act/public/1908/0112/latest/whole.html> (date of access: 10.09.2025).

⁸ Marine Insurance Act 1909 [Electronic resource] available at URL: <https://www.legislation.gov.au/C1909A00011/latest/text> (date of access: 10.09.2025).

⁹ Marine Insurance Act 1906 [Electronic resource] available at URL: <https://www.legislation.gov.uk/ukpga/Edw7/6/41> (date of access: 10.09.2025).

¹⁰ Manopo B., Merkin R. A critical analysis of causation rules in Marine Insurance // BESTUUR. 2021. T. 9. No. 2. P. 101.

¹¹ *Leyland Shipping Co Ltd v Norwich Union Fire Insurance Society Ltd* [1918] AC 350 (HL).

¹² Song M. Rules of causation under marine insurance law from the perspective of marine risks and losses: thesis. University of Southampton, 2012. P. 20.

noted in *Humber Oil Terminal Trustee Ltd v Owners of the Sivand*¹³ involves resolving the issue in accordance with the thought processes of a normal person, as well as knowledge of all the relevant circumstances of the case.¹⁴

English case law also recognises cases of concurrent causes. These imply the possibility of establishing several simultaneous proximate causes, as, for example, in the case *JJ Lloyd instruments Ltd v Northern Star Insurance Co Ltd*.¹⁵ A similar conclusion was also reached in the case *Wayne Tank and Pump Co Ltd v Employers Liability Assurance Corporation Ltd*.¹⁶ In the decision on this case, it was emphasized that there is no need to look for a dominant cause when there are two causes that can be Characterised as effective.¹⁷

At the same time, the latter case is also an important precedent for situations where one of these perils is an excluded risk for insurance purposes. If damage arises in connection with an excluded risk, the insurer is not liable for it. Accordingly, if the excluded risk is predominant, the insurer will not be held liable.¹⁸

Thus, English law recognizes the concept of proximate cause, which must be interpreted considering tests of effectiveness and common sense. At the same time, the possibility of the existence of simultaneous proximate causes is also allowed.

B. Scandinavian countries

Moving on to the issue of causality in Scandinavian countries. In this context, Scandinavian countries refer to Denmark, Finland, Norway, and Sweden. Although historically each of these countries had its own marine insurance terms and conditions, insurers and their clients gradually transitioned to using pan-Scandinavian insurance terms and conditions based on the Norwegian Marine Insurance Plans.¹⁹ Thus, the current Nordic Marine Insurance

Plan 2023 is based on the latter.²⁰ This Plan combines the legislative and contractual provisions of the Scandinavian countries, as well as materials from judicial practice.²¹ The Plan also addresses issues of causality with references to the specified provisions and materials.

Thus, in accordance with clause 2-13 of the Plan, if the damage was caused by a combination of several perils, and one or more of them are not covered by insurance, the damage is distributed among the individual perils according to their influence on the occurrence of such damage and its amount.²²

In accordance with the commentary on this clause, it is noted that when various perils not related to military risks are combined (as described in clause 2-14 of the Plan), the rule of apportionment applies. There are a number of arguments in favour of this solution. Firstly, the amount of the insurance premium will be in the "correct" proportion to the insurance coverage, since the insurer will not be liable for perils that go beyond such coverage but have an impact on the damage. Secondly, proportional distribution is consistent with the principle of fairness, since the insurance premium is paid in relation to the agreed risks, and the insured person cannot claim compensation if the damage was caused by uninsured perils. In addition, the approach is consistent with the Nordic Insurance Contracts Acts, according to which insurance compensation is subject to reduction if the insured person has breached their obligations.

According to the commentary, the rule of apportionment is based on several principles. Firstly, perils are classified as relevant or non-relevant. It is not sufficient for a peril to be a condition for the occurrence of damage. If the consequences of the peril are not significant, it can be assigned a weight of 0. In this regard, it is permissible to assign a weight of 0 to one consequence of the peril and a weight of 100 to another. In this case, the insurer is liable as if the damage had been caused solely by the peril with a weight of 100.

In the case of a combination of two perils, one of which arose later, it is assumed that the latter peril should be given greater weight. The significance of the initial peril is assessed depending on the probability of damage occurring.

¹³ *Humber Oil Terminal Trustee Ltd v Owners of the Sivand* [1998] 2 Lloyd's Rep 97.

¹⁴ Song M. Op. cit. P. 27.

¹⁵ *JJ Lloyd instruments Ltd v Northern Star Insurance Co Ltd* [1987] 1 Lloyd's Rep 32. Song M. ibid, p. 59.

¹⁶ *Wayne Tank and Pump Co Ltd v Employers Liability Assurance Corporation Ltd* [1973] 2 Lloyd's Rep 237.

¹⁷ Johansson H. Causation in Hull Insurance-A Comparison of English and Nordic Marine Insurance. 2013. P. 18.

¹⁸ Song M. Op. cit. P. 56.

¹⁹ Lauri Railas. Causation and Burden of Proof in Nordic Marine Insurance // Commercial Arbitration. P. 102.

²⁰ The Nordic Marine Insurance Plan of 2013, Version 2023, <https://www.nordicplan.org/the-plan/>.

²¹ Lauri Railas. Op. cit. P. 102.

²² The Nordic Marine Insurance Plan.

In a situation where a new cause intervenes in the course of events after the damage has already occurred, merely increasing it, it is considered that the damage is distributed according to the assessment of the probability that the first cause provoked the second.²³

Clause 2-14 of the Plan concerns the combination of military and marine risks and establishes that damage is considered to be caused by the peril that is the dominant cause. However, if there were several perils and it is impossible to establish the dominant one, it is considered that such perils had an equal influence on the occurrence of the damage.²⁴ As can be seen from the wording of clause 2-14, the rule is generally based on the dominant-cause doctrine. That is, damage is considered to be caused entirely by the type of peril that is predominant.²⁵

It should be noted that, in accordance with paragraph 2-15 of the Plan, a group of military risks is identified which, in any case, will be the dominant cause. For example, this includes damage caused by damage to a vessel as a result of the use of weapons during military maneuvers in peacetime.²⁶

Additionally, the distribution of military and maritime risks remains a significant issue for a number of countries. However, regulation is not always consistent. For example, unlike the regulations in Scandinavian countries, Article L172-17 of the French Insurance Code expressly provides that, in case of doubt, damage is considered to have been caused by a maritime risk.²⁷

To sum up this section, in Scandinavian countries, unlike England, the rule of apportionment is predominantly applied, where the consequence of each peril is assessed separately.

C. PRC

PRC legislation does not explicitly mention the rules applicable to the assessment of causation.²⁸ However, recent case law indicates a shift from the concept of proximate cause to the concept of apportionable liability.²⁹ The latter takes into account all contributing causes of damage, including uninsured and excluded risks.³⁰

Thus, questions of causation in the three legal systems considered are currently resolved in different ways. It is not possible to identify a single dominant concept of causation for them.

A Review of Causality in Russian Judicial Practice

In Russian judicial practice, questions of causality are often resolved with the help of expert opinions and conclusions from various entities and bodies that identify the link between peril and damage.³¹ For example, in the case brought by OJSC SAK Energogorant, the “actual” cause of the ship’s sinking was the navigational errors made by the ship’s captain, as established by court-appointed and non-court experts.³² Judicial practice does not contain any independent detailed studies of the causal link and its types.

At the same time, a number of cases are related to factual circumstances in which the courts are forced to analyse the impact of several causes on the damage incurred. For example, in the case brought by PJSC LORP, the violation of the terms and conditions of the permits issued for navigation in the Northern Sea Route was essentially recognized as the main cause of the casualty. At the same time, the aforementioned negligence on the part

²³ Clause 2-13. Combination of perils, URL: <https://www.nordicplan.org/commentary/part-one/chapter-2/section-2/#clause-2-13>.

²⁴ The Nordic Marine Insurance Plan.

²⁵ Clause 2-14. Combination of marine and war perils, <https://www.nordicplan.org/the-plan/part-one/chapter-2/section-2/#clause-2-14>.

²⁶ Clause 2-15. Losses deemed to be caused entirely by war perils, <https://www.nordicplan.org/commentary/part-one/chapter-2/section-2/#clause-2-15>.

²⁷ Code des assurances. Titre VII : Les contrats d’assurance maritime, aérienne et aéronautique, fluviale et lacustre, sur marchandises transportées par tous modes et de responsabilité civile spatiale (Articles L171-1 à L176-5), https://www.legifrance.gouv.fr/codes/section_lc/LEGIT-EXT000006073984/LEGISCTA000006142749/.

²⁸ The Proximate Cause Doctrine: An Analysis of Chinese Marine Insurance Cases, <https://www.gzhsfy.gov.cn/hsmh/web/content?gid=89674>; Zhao L. Insurer’s liability under concurrent causation: English law and Chinese law compared // Legal Studies. 2022. Vol. 42. No. 1. P. 125.

²⁹ The Proximate Cause Doctrine, *ibid*.

³⁰ Zhao L. Op. cit. P. 122.

³¹ See, for example, the Resolution of the Commercial Court of the Far Eastern District of 20 June 2024 in case No. A51-17194/2023; Resolution of the Commercial Court of the North-West District of 25 November 2020 in case No. A56-102256/2018; Resolution of the Commercial Court of the North-West District of 03 November 2020 in case No. A56-104785/2018.

³² Resolution of the Commercial Court of Moscow District of 23 May 2017 in case No. A40-145408/12.

of the insured could not be “offset” by the failure of the Maritime Operations Headquarters to take appropriate measures.³³

Issues involving the analysis of multiple causes can also be found in the case brought by SAO VSK. Specifically, the court, with the assistance of Rostransnadzor’s expert opinion, determined that it was the captain’s actions that caused the casualty on the vessel. The defendant’s arguments regarding the pilot’s actions as the cause of the accident were rejected by the court. The justification was that there was no evidence that the accident would have occurred due to the pilot’s actions if the captain had properly complied with all established requirements.³⁴ These cases demonstrate the application of rules similar to the doctrine of proximate causation, as the courts determined the main cause, which did not imply the possibility of two separate causes jointly causing the damage.

However, given the incomplete justification of the causal link in the court decisions, it is not possible to draw any definitive conclusions regarding such a link. Nevertheless, questions of causation

are raised in maritime insurance disputes and, in a number of cases, are resolved by analogy with the doctrine of proximate cause.

Conclusion

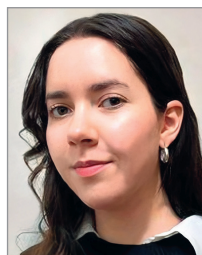
An analysis of domestic academic literature indicates a lack of scientific interest in determining causation in the context of marine insurance. The issue is often mentioned only in the context of insurance in general, with references to foreign regulations and doctrinal sources.

At the same time, based on a review of the latter, it is impossible to identify any overriding principle for determining causation, since, in particular, in England, the doctrine of proximate cause is enshrined in law, in the Scandinavian countries, outside the context of military and marine risks, the rule of apportionment is applied, and the practice of the PRC at this stage is based exclusively on the principle of apportionable liability.

In addition, in the context of insufficient interest in causation in Russian literature, it is worth noting that the relatively few cases in Russian court practice show that there are still matters whose resolution is not limited to the examination of prepared court-appointed and non-court expert opinions. On such occasions, the courts use arguments similar to the doctrine of proximate cause. ■

³³ Resolution of the Fourth Commercial Court of Appeal of 24 September 2025 in case No. A58-5530/2023.

³⁴ Judgment of the Commercial Court of the Nizhny Novgorod District of 09 December 2023 in case No. A43-101/2021.



Гаврилова Варвара Андреевна,
Университет Пабло Олавидского, Испания

Юрисдикционная оговорка в коносаменте. Конфликт юрисдикций в международном частном праве. Опыт России и Испании

В эссе рассматривается юрисдикционная оговорка в коносаменте в контексте российского и испанского законодательства. Анализируется влияние таких оговорок на судопроизводство и соотношение договорной автономии и исключительной подсудности. Сопоставление правовых порядков позволяет выявить проблемы унификации норм, что отражает актуальность темы для развития международного морского права и деятельности Российского общества морского права.

Ключевые слова: международное частное право, договор перевозки, коносамент, юрисдикционная оговорка.

Коносамент выполняет ряд важных функций, среди которых традиционно выделяется то, что он свидетельствует о заключении договора перевозки; является распиской в получении груза перевозчиком; является товарораспорядительным документом (ценной бумагой)¹. Соответствие документа стремительно усложняющимся требованиям гражданского оборота способствует его широкому применению на международном уровне. В рамках международных морских перевозок на первый план

встает вопрос применимого права и связанной с ним оговоркой о юрисдикции.

Связь положений о применимом праве и юрисдикции спора условна – их связывает лишь то, что стороны могут достигнуть соглашения об их выборе. При этом применимое к договору право может быть отличным от права юрисдикции спора (*lex fori*). Зачастую оговорка о юрисдикции отсылает к суду основного места деятельности перевозчика, но не ограничивается таким вариантом. Не меньшую популярность имеет выбор суда известной юрисдикции, к которым относятся Высокий суд Лондона и Южный окружной суд Нью-Йорка. Иной вариант – указание юрисдикции в регулирующем перевоз-

¹ Иванов Г. Г. Правовое регулирование морского судопроизводства в Российской Федерации. – 2-е изд., перераб. и доп. – М.: Морские вести России, 2009.

ку чартере. Такие варианты не случайны они являются результатом многолетней практики и именно такой список коллизионных привязок мы можем увидеть в проформе чартера Дженкон 94 (GENCON 94)², на который часто ссылаются стороны при включении в коносамент оговорки, содержащейся в чартере. Вместе с тем мировая практика исходит из того, что в случае включения в коносамент оговорки о юрисдикции, необходима прямая ссылка на пункт чартера или ее точное воспроизведение в коносаменте³.

Суды Англии достаточно позитивно относятся к юрисдикционной оговорке, отсылающей к Высокому суду Лондона, и, практически в каждом случае, признают действительность такой оговорки⁴. Что же касается стран континентального права, то их открытость передаче дел под юрисдикцию общего права постепенно сходит на нет. По сей день национальное законодательство стран имеет разное отношение к действительности юрисдикционных оговорок, что негативно сказывается как на участниках рынка, для которых важна предсказуемость разрешения спора, так и для самих судов, которые порой борются за рассмотрение дела.

В данной работе будет произведен анализ действующего законодательства России, как крупной транзитной и экспортной державы, и Испании – страны-члена ЕС, которая также играет важную роль на рынке морских перевозок.

* * *

Что касается Российской Федерации, то в основном законодательном акте, регулирующем морское право, «Кодексе торгового мореплавания Российской Федерации» от 30.04.1999 N 81-ФЗ (ред. от 24.06.2025) (далее, КТМ РФ), возможность указания юрисдикции в коносаменте не предусмотрена. В целом, законодатель частично берет за основу положений КТМ о коносаменте Гааго-Висбийские правила, в которых

такая оговорка также не предусмотрена. Другая часть соответствует менее известным Гамбургским правилам, в которых международная подсудность четко разграничена (ст. 21), но в КТМ эти нормы не нашли отражение⁵.

Однако, надо понимать, что, в случае наличия иностранного элемента в правоотношениях, в соответствии с принципом автономии воли, стороны уполномочены выбирать как применимое право, так и суд для рассмотрения спора (ст. 1210 ГК РФ, ст. 37, 249 АПК РФ). Таким образом, стороны свободны выбирать любой суд и арбитражное учреждение по всему миру для разрешения спора. При этом данное положение является договорным обязательством, на которое не распространяются нормы об исключительной подсудности (ст. 38 АПК РФ). Наличие соглашения о выборе арбитражного учреждения препятствует рассмотрению внешнеэкономического спора в государственном суде, если хотя бы одна из участвующих в деле сторон до изложения своей позиции по существу спора в государственном суде первой инстанции попросит направить спор в международный арбитраж.

Для ознакомления с позицией судов по данному вопросу, предлагаем рассмотреть Постановление Федерального арбитражного суда Северо-Западного округа А56-44645/2005, а также Постановление Президиума Высшего Арбитражного Суда РФ от 30 марта 2010 г. № 16727/09 по делу № А40-12111/09-63-138. Из рассматриваемых решений следует, что на момент вынесения решений российские суды лояльно и открыто смотрели, как на указание в коносаменте юрисдикционной оговорки, так и в целом на передачу спора в иностранный суд.

И, действительно, подобная позитивная позиция судов имела место до 2020 года, когда были внесены изменения в ст. 248.1 и 248.2 АПК, также широко известные как «Закон Лугового»⁶. В связи с непрекращающимся потоком мер ограничительного характера законодатель ввел положения, в соответствии с которыми попавшая под санкции российская сторона приобретает право передавать спор, относительно которого существует арбитражная оговорка, из выбранного иностранного учреждения в российское. Иными словами, на законодательном уровне

² <https://www.bimco.org/contractual-affairs/bimco-contracts/contracts/gencon-1994/>.

³ Лончакова Ю. А. Анализ правового регулирования ответственности морского перевозчика в международном торговом мореплавании: современное состояние и перспективы развития // Теория и практика общественного развития. 2025. № 2.

⁴ Игликовски П. Оговорка о юрисдикции в коносаменте. Перекрестный конфликт // Морское право. 2022. № 3.

⁵ Бразовская Я. Е. Арбитражная практика по гражданским и морским спорам: учебное пособие. СПб., 2017.

⁶ Федеральный закон от 08.06.2020 № 171-ФЗ.

введена исключительная компетенция российских арбитражных судов, и с этого момента начинает складываться любопытная и несколько неоднородная судебная практика.

Примечательно, что, связанная с вступлением в силу «Закона Лугового» практика все еще формируется и не имеет четких очертаний, поэтому кейсов, в которых юрисдикционная оговорка содержится именно в коносаменте нет. Однако, для общего понимания позиции судебной системы, в продолжении работы будут рассмотрены несколько судебных дел, где арбитражная оговорка содержалась в рамках иных договорных конструкций.

Так, в потоке первых решений прослеживается протекционистская позиция судов. В абсолютном большинстве решений суды признавали исключительную компетенцию для рассмотрения споров. Одним из ключевых дел является дело А60-36897/2020 («Дело Уралвагонзавода»). При его рассмотрении в первой инстанции – Арбитражном суде Свердловской области – в наложении запрета продолжать разбирательство в третейском суде при Стокгольмской торговой палаты (SCC) было отказано, поскольку истец не доказал наличие обстоятельств, ограничивающих доступ к правосудию⁷. Дело дошло до Верховного Суда Российской Федерации, который удовлетворил требования истца⁸. Позиция Верховного Суда заключается в следующем: факта введения санкций достаточно для признания ограничения доступа к правосудию. Данное решение дало развитие подобной концепции, и в последующем были приняты аналогичные решения.⁹

Как уже было указано ранее, дел в которых суды рассматривали споры по поводу применения ст. 248.1 и 248.2 АПК достаточно много. Однако, заявить, что все они однородны и идут по одинаковому сценарию нельзя. К примеру, в деле А56-68481/2023 между сторонами ООО

«BMT» и OOCL (EUROPE) Limited, Арбитражный суд города Санкт-Петербурга и Ленинградской области указал, что истцом не предоставлены доказательства наличия в отношении его мер ограничительного характера. В связи с этим, исковое заявление было возвращено¹⁰. Добавим, что аналогичное решение было вынесено и по делу А56-68477/2023 между сторонами ООО «BMT» и Maersk Eastern Europe ApS¹¹.

Кроме того, в рамках темы статьи будет интересно рассмотреть дело А56-111059/2024, истец ООО «Стимул» компания, заключившая договор цессии с иностранной компанией xChange Solutions GmbH указал, что арбитражное соглашение является недействительным и неисполнимым, поскольку арбитраж в Лондоне не является постоянно действующим арбитражным учреждением, а сами стороны являются отечественными компаниями, которые не могут передать спор на рассмотрение в иностранный арбитраж. Суд признал данные доводы необоснованными и оставил исковые требования без рассмотрения¹². Суд указал, что «истец, который, по его собственному заявлению, приобрел права из Соглашения у лица из недружественного государства, не находится под санкциями иностранных государств и, соответственно, не имеет оснований обращаться к средствам защиты, предусмотренным статьей 248.1 АПК РФ».

На основе указанного можно сделать вывод, что практика по данным делам остается неоднородной и все еще находится на стадии формирования. Невозможно предугадать признает ли суд свою исключительную компетенцию каким будет судебное решение, ни будут ли на самом деле обстоятельства, препятствующие рассмотрению спора в иностранном учреждении (например, невозможность внесения платы за рассмотрение спора в арбитраже), признаны достаточными. Необходимо учитывать, что Россия не отвергает юрисдикционные оговорки полностью, но ста-

⁷ Решение Арбитражного суда Свердловской области от 24.11.2020 по делу № А60-36897/2020.

⁸ Определение Верховного Суда РФ от 09.12.2021 № 309-ЭС21-6955 (1-3).

⁹ Решение Арбитражного суда г. Москвы от 02.12.2022 по делу № А40-121362/2022, подтверждено Постановлениями Девятого арбитражного апелляционного суда от 27.02.2023 и Арбитражного суда Московского округа от 08.06.2023; Решение Арбитражного суда г. Москвы от 19.09.2022 по делу № А40-142282/2022; Постановление Арбитражного суда Волго-Вятского округа от 31.01.2023 по делу № А28-6575/2022.

¹⁰ Определение Арбитражного суда Санкт-Петербурга и Ленинградской области от 31.08.2023 по делу № А56-68481/2023.

¹¹ Определение Арбитражного суда Санкт-Петербурга и Ленинградской области от 03.10.2023 по делу № А56-68477/2023.

¹² Определение Арбитражного суда Санкт-Петербурга и Ленинградской области от 24.03.2025 по делу № А56-111059/2024, подтверждено Постановлениями Тринадцатого арбитражного апелляционного суда от 20.06.2025 и Арбитражного суда Северо-Западного округа от 17.10.2025.

вит их под условия отсутствия санкционного давления.

* * *

Переходя к испанскому регулированию отметим, что в Испании, помимо национального регулирования – Закона о морском судоходстве от 2014 года (далее, Закон), данный вопрос также регулируется двумя важными источниками: Брюссель I bis от 2012 г. и Луганской Конвенцией 2007. Список источников, регулирующих данный вопрос не ограничивается представленными выше, но в данной работе акцент будет именно на них.

Рассматривая Испанское законодательство, отметим в первую очередь положения Закона, поскольку они в достаточной степени противоречат общеевропейскому регулированию – Закон ограничивает автономию воли сторон и вносит строгие ограничения при определении юрисдикции. Так, в ст. 468 Закона указано, что положения о выборе юрисдикции будут признаны недействительными, если они не были согласованы индивидуально и отдельно каждой стороной, при этом в ст. 251 Закона это положение еще более сужено – в случае передачи коносамента, на нового держателя не распространяется действие юрисдикционной оговорки¹³.

Сразу же возникает логичный вопрос: «какую цель преследовал законодатель при установлении настолько строгого регулирования, которое тем более противоречит общеевропейскому?». Ответ на этот вопрос в развернутой форме дан в преамбуле Закона. Кратко отметим, что таким образом законодатель хотел обезопасить более слабую сторону договорных отношений, поскольку договор перевозки груза с использованием коносамента относится к договорам присоединения, и перевозчики «навязывают» условия другой стороне.

Такое решение едва ли можно назвать логичным даже в отрыве от Европейского законодательства. Индивидуальное согласование условий с каждой стороной – требование, едва ли осуществимое на практике. Оно несет лишь негативные последствия. Во-первых, такое условие препятствует правовой определенности.

Во-вторых, оно несет за собой экономические последствия, так как перевозчик лишается возможности избрать конкретную юрисдикцию для рассмотрения споров, что влечет необходимость расширения штата юристов. Это, в свою очередь, увеличивает стоимость перевозочных услуг и лишает данный вид перевозок одного из важнейших преимуществ – сравнительной дешевизны. В-третьих, обсуждение условий договора с каждым контрагентом существенно влияет на скорость заключения договоров.

Чтобы лучше понять истоки установления такого строгого лимита, обратимся к фактическим данным. Испания – страна грузоотправителей и получателей товаров, а не судовладельцев. В морских перевозках доминируют иностранные судоходные компании, которые разрешают споры за пределами Испании посредством оговорок о выборе юрисдикции. Правовая норма Закона направлена на нейтрализацию обращения в иностранные суды, чтобы испанские страховые компании могли вести судебные разбирательства в Испании.

Обнаружив такое истинное и невысказанное намерение данного положения, можно задаться вопросом, какой цели служит сохранение международной юрисдикции испанских судов, если после вынесения решения для его вступления в силу оно должно быть признано и приведено в исполнение в другой стране, в связи с тем, что перевозчиком обычно является иностранная компания. Государство перевозчика, в свою очередь, может отказать в исполнении испанского решения, поскольку суд, принявший решение, принял его против юрисдикционной оговорки в коносаменте¹⁴.

Введение данных положений Закона уже кажется нелогичным, но давайте рассмотрим то, как они соотносятся с регулированием на уровне ЕС. Сравнивая эти положения Закона с оговорками о выборе суда, содержащимися в Брюссель I bis и Луганской конвенции, можно сделать вывод, что национальное законодательство Испании и право ЕС противоречат друг другу. Брюссель I bis (ст. 25) и Луганская Конвенция (ст. 23), указывают на то, что они признают действительность соглашений о выборе суда,

¹³ Fuentes Gómez J. C., Alcántara González J. M., de Lavalle M.C. Comentarios a la Ley de navegación marítima. Madrid: Dykinson, 2015.

¹⁴ Hernández Rodríguez A. Las cláusulas de elección de foro en los contratos de transporte marítimo de mercancías en régimen de conocimiento de embarque. Los arts. 251 y 468 de la Ley de Navegación Marítima // Cuadernos de Derecho Transnacional. 2023. Vol. 15, № 1. P. 403–421.

если они соответствуют формальным требованиям, даже в договорах международной морской перевозки. При этом Закон объявляет оговорки о передаче споров в иностранные суды или арбитраж за рубежом недействительными, если они не были индивидуально и отдельно согласованы в договорах об использовании судна или вспомогательных навигационных средств, из-за чего возникает коллизия.

Приведем небольшой пример, который наглядно показывает, что происходит в случае применения Луганской Конвенции. Например, договор заключен между резидентами Испании и Исландии, участницами Конвенции. В соответствии с принципом верховенства и единообразного толкования международных конвенций, применяется международный источник – Луганская конвенция. В таком случае правило о выборе суда будет действительно даже если оно не соответствует требованиям Закона.

Учитывая, что судебная практика не дает однозначного ответа на вопрос о разрешении споров при наличии оговорки об иностранной юрисдикции, будет интересно проанализировать несколько реальных кейсов. Так, в 2020 году суд провинции Понтеведра¹⁵ рассмотрел дело, в котором стороны согласились с тем, что в случае возникновения спора применимым правом будет право Соединенного Королевства (спор возник до Brexit): «настоящий коносамент регулируется и толкуется в соответствии с английским правом, и все споры, возникающие по нему, разрешаются Высоким судом Лондона». Первая инстанция постановила, что дело будет регулироваться в соответствии с Брюссель I bis, то есть иностранной юрисдикцией, согласованной сторонами. Впоследствии была подана апелляция на том основании, что «страховщик не является стороной договора, и, следовательно, должен применяться Закон, а не Регламент ЕС, что изменяет режим принудительного исполнения оговорок о передаче дела третьим лицам, не являющимся сторонами договора». Однако суд проигнорировал этот факт и отметил, что «если применяются правила ЕС, как в данном случае, ст. 251 Закона уступает требованиям Регламента Брюссель I bis, как и сама ст. 468 Закона. Следовательно, требование о проведении индивиду-

альных и отдельных переговоров об оговорке о юрисдикции применимо только в тех случаях, когда эта оговорка предоставляет юрисдикцию государству, не являющемуся членом ЕС».

В качестве противоположного примера рассмотрим решение ААР В 3145/2020 суда провинции Барселона от 20 мая 2020 года¹⁶, в котором суд в аналогичном деле (в котором сторонами также было избрано английское право) признал, что должно применяться испанское право в соответствии с положениями Закона. Суд постановил, что, в случае возникновения спора между грузополучателем или последующими держателями коносамента, «новый Закон изменяет порядок принудительного исполнения оговорок о передаче третьим лицам, не являющимся сторонами договора¹⁷». В то же время Суд принимает довольно любопытное решение, обосновывая свой вывод в пользу применения правил Закона, ссылаясь на решение Суда Европейского союза от 9 ноября 2000 г. по делу *Coreck Maritime*¹⁸, в котором говорится, что «условие о подчинении может быть принудительно исполнено в отношении третьего лица-держателя только в том случае, если последний стал правопреемником грузоотправителя в его правах и обязанностях «в соответствии с применимым правом». Эта ссылка примечательна, поскольку на момент вынесения решения по делу *Coreck Maritime*, Закон еще не существовал, и с его появлением правовая неопределенность должна была несколько уменьшиться; следовательно, представляется, что решение должно было быть иным, учитывая, что, положения ст. 468 Закона применяются только в том случае, если суд, выбранный сторонами, находится в стране, не являющейся участницей Брюссель I bis или Луганской конвенции.

Мы можем наблюдать, что единое мнение касательно юрисдикционных оговорок в ис-

¹⁵ Audiencia Provincial de Pontevedra, Sección 1. Proceso AAP PO 2118/2020; de 21 de diciembre de 2020, <https://fernandezrozas.com/wp-content/uploads/2021/04/DIPr-CJI-AAP-Pontevedra-1a-21-diciembre-2020.pdf>.

¹⁶ Audiencia Provincial de Barcelona, Sección 15. Proceso AAP B 3145/2020; de 20 de mayo de 2020, <https://fernandezrozas.com/wp-content/uploads/2020/06/DIPr-CJI-AAP-Barcelona-15%C2%AA-20-mayo-2010.pdf>.

¹⁷ Belintxon Martin U. Derecho Internacional Privado y Derecho Marítimo Internacional: Competencia Judicial Internacional y Acuerdos Atributivos de Jurisdicción. La LNM // Cuadernos de Derecho Transnacional. 2020. Vol. 12, № 2. P. 112–135.

¹⁸ Tribunal de Justicia. Sala Quinta. Proceso C-387/98; de 9 de noviembre de 2000, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/PDF/?uri=ecli:ECLI%3AEU%3AC%3A2000%3A606>.

панских судах отсутствует. Поскольку законодатель решил скрыть истинную причину введения положений о недействительности оговорки о юрисдикции, а не закрепил позицию путем выпуска дополнительных материалов и информационных писем, судьи продолжают толковать норму по-разному, что негативно сказывается как на унификации судебной практики, так и на решении крупных перевозчиков о выборе испанского права в качестве применимого.

* * *

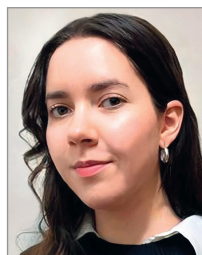
После рассмотрения нормативной базы России и Испании, мы можем сделать ряд важных заключений. В первую очередь важно отметить, что, несмотря на то, что регулирование морских перевозок обеих держав основывается в первую очередь на международных актах и конвенциях, подходы стран разнятся в ряде существенных вопросов. Чрезмерная защита национальных интересов на законодательном уровне имеет место как в Испании, так и в России, хотя и носит различную природу и продиктована различными обстоятельствами. При этом хочется отметить сохраняющуюся неоднородность российской судебной практики, что подтверждается кардинально противоположными судебными решениями. К сожалению, как итог мы наблюдаем ситуацию, когда договорная подсудность не может быть гарантирована, а правовая неопределенность достигает пика.

Таким образом, юрист, практикующий в сфере морских перевозок, должен понимать, что

юрисдикционная оговорка может быть проигнорирована как в России, так и за границей. Сложившаяся картина на данный момент сильно усложняется наличием санкций, а ответная реакция российского законодателя приводит к запутанным параллельным процессам и возникновению нового вида коллизии: государственные ограничения против свободы договора. К сожалению, уровень правовой интеграции по всему миру все еще не достиг идеала, и существует множество барьеров, препятствующих нормальному функционированию рынка.

Бесспорно, в существующих условиях особую ценность приобретает развитие унифицированного подхода. Развивая мысль об интенсификации международного экономического сотрудничества, А.С. Комаров еще в 1990 г. указывал, что «к более отдаленной перспективе относятся проекты разработки транснациональных правил о гражданском процессе, которые можно было бы применять к разрешению международных споров и которые отражали бы признаваемые в цивилизованном мире принципы гражданского судопроизводства. На будущее также запланирована работа над проектом единообразных норм, применимых к договору перевозки, наличие которых существенно облегчило бы задачу государств, проводящих реформу своего законодательства в этой области¹⁹». В 2025 г. остается лишь надеяться что данные нормы будут однажды введены. ■

¹⁹ Комаров А. С. Международная унификация правового регулирования внешнеэкономической деятельности // Хозяйство и право. 1990. № 8.



Gavrilova Varvara Andreevna,
Pablo de Olavide University, Spain

Jurisdiction Clause in a Bill of Lading. Conflict of Jurisdictions in Private International Law. Experience of Russia and Spain

The essay examines jurisdictional clauses in bills of lading in the context of Russian and Spanish legislation. It analyses the impact of such clauses on legal proceedings and the correlation between contractual autonomy and exclusive jurisdiction. A comparison of legal systems reveals problems with the unification of norms, reflecting the relevance of the topic for the development of international maritime law and the activities of the Russian Maritime Law Association.

Keywords: private international law, contract of carriage, bill of lading, jurisdiction clause.

Bill of lading performs a number of essential functions, among which it traditionally stands out that it certifies the conclusion of a contract of shipment; serves as a receipt for the cargo received by the carrier; and acts as a document of title (security).¹ Its compliance with the rapidly increasing complexity of civil law requirements contributes to its widespread use at the international level. In the framework of international maritime transport, the issue of applicable law and the related jurisdiction clause comes to the fore.

The link between the provisions on applicable law and jurisdiction is conditional—they are bound only by the fact that the parties can reach an agreement on their choice. At the same time, the law applicable to the contract may differ from

the law of the jurisdiction (lex fori). Often, the jurisdiction clause refers to the court of the carrier's principal place of business, but it is not limited to this option. Equally popular is the choice of a court of well-known jurisdiction, such as the High Court of Justice in London and the United States District Court for the Southern District of New York. Another option is to specify the jurisdiction in the charter governing the carriage. These options are not accidental; they are the result of many years of practice, and it is precisely this list of conflict of laws references that we can see in the GENCON 94² charter form, which is often referred to by the parties when including a clause contained in the charter in the bill of lading. At the same time, international practice is based on the assumption that if a jurisdiction clause is included in the bill of lading,

¹ Ivanov G. G. Legal Regulation of Maritime Navigation in the Russian Federation. 2nd ed., revised and enlarged. Moscow: Morskiye Vesti Rossii, 2009.

² <https://www.bimco.org/contractual-affairs/bimco-contracts/contracts/gencon-1994/>.

it is necessary to refer directly to the charter clause or reproduce it verbatim in the bill of lading.³

The courts of England are quite positive towards jurisdictional clauses referring to the High Court of London and, in virtually every case, recognise the validity of such clauses.⁴ As for countries with civil law systems, their willingness to refer cases to common law jurisdictions is gradually fading. To this day, national legislation in different countries has different attitudes towards the validity of jurisdiction clauses, which has a negative impact both on private market participants, for whom the predictability of dispute resolution is sharply approaching zero, and on the courts themselves, which sometimes compete to hear a case.

This article provides an analysis of the current legislation of Russia, as a major transit and export country, and Spain, an EU member state that also plays an important role in the maritime transport market.

* * *

Regarding the Russian Federation, the main legislative act regulating maritime law, the Merchant Shipping Code of the Russian Federation (hereinafter – the RF MSC), does not provide for the possibility of specifying jurisdiction in the bill of lading. In general, the legislator partially bases the provisions of the RF MSC on the Hague-Visby Rules, which also do not provide for such a reservation. The other part corresponds to the less well-known Hamburg Rules, in which international jurisdiction is clearly delineated (Article 21), but these rules are not reflected in the RF MSC.⁵

However, it should be noted that, in case there is a foreign element in legal relations, in accordance with the principle of autonomy of will, parties are entitled to choose both the applicable law and the court for consideration of the dispute (Article 1210 of the Civil Code of the Russian Federation, Article 37 of the Commercial Procedure Code of the Russian Federation (hereinafter, RF CPC), Article 249 RF CPC). Thus, the parties are free to select

any court or arbitration institution worldwide to resolve the dispute. At the same time, this provision is a contractual obligation to which the rules on exclusive jurisdiction do not apply (Article 38 of the RF CPC). The existence of an agreement on the choice of an arbitration institution prevents the consideration of a foreign economic dispute in a state court if at least one of the parties involved in the case, before stating its position on the merits of the dispute in the state court of first instance, requests that the dispute be referred to international arbitration.

The existence of an arbitration agreement prevents a foreign economic dispute arising from such an agreement from being heard in a state court if at least one of the parties to the case requests that the dispute be referred to international arbitration before presenting its position on the merits of the dispute in the state court of first instance.

To illustrate the judicial approach to this issue, we suggest reviewing Resolution No. A56-44645/2005 of the Federal Commercial Court of the North-West District, as well as Resolution No. 16727/09 of the Presidium of the Supreme Commercial Court of the Russian Federation dated March 30, 2010, in case No. A40-12111/09-63-138. No. 16727/09 in case No. A40-12111/09-63-138. Based on an analysis of these judgements, it can be concluded that at the time the judgements were made, Russian courts viewed both the jurisdictional clause in the bill of lading and the submission of the dispute to a foreign court in a favourable and positive light.

Indeed, this positive stance by the courts prevailed in practice until 2020, when amendments were made to Articles 248.1 and 248.2 of the RF CPC, also widely known as the “Lugovoy Law.”⁶ In connection with the incessant flow of restrictive measures, the legislator introduced provisions according to which the Russian party subject to sanctions acquires the right to transfer a dispute, in respect of which there is an arbitration clause, from the selected foreign institution to a Russian one. In other words, the exclusive jurisdiction of Russian commercial courts has been introduced at the legislative level, and from this point on, a peculiar and somewhat fragmented judicial practice has begun to take shape.

Importantly, the practice associated with the entry into force of the “Lugovoy Law” is still devel-

³ Lonchakova Yu. A. Analysis of the Legal Regulation of the Liability of the Sea Carrier in International Commercial Shipping: Current State and Development Prospects // Theory and Practice of Social Development. 2025. No. 2.

⁴ Iglievski P. Jurisdiction Clause in the Bill of Lading. Cross-Border Conflict // Maritime Law. 2022. Issue 3.

⁵ Brazovskaya Ya. E. Arbitration Practice in Civil and Maritime Disputes: A Study Guide. Saint Petersburg, 2017.

⁶ Federal Law No. 171-FZ dated June 8, 2020.

oping and does not have clear contours, so there are no cases in which the jurisdictional clause is contained specifically in the bill of lading. However, for a general understanding of the position of the judicial system, several court cases where the arbitration clause was contained in the agreement between the parties will be examined in the continuation of this article.

Thus, in the stream of early judgements, a protectionist approach on the part of the courts can be observed. In the vast majority of rulings, courts recognised their exclusive jurisdiction to hear disputes. One of the key cases is case A60-36897/2021 (the Uralvagonzavod case). Upon its consideration in the first instance—the Commercial Court of the Sverdlovsk District⁷—the imposition of a restriction on continuing proceedings in the Arbitration Institute of the Stockholm Chamber of Commerce (SCC) was denied because the claimant failed to prove the existence of circumstances limiting access to justice. The case reached the Supreme Court of the Russian Federation, which satisfied the claimant's claims.⁸ The Supreme Court's position is as follows: the fact that sanctions have been imposed is sufficient to recognise a restriction on access to justice.

This judgement led to the further elaboration of the concept, followed by similar judgement.⁹

As mentioned earlier, there are quite a few cases in which courts have considered disputes concerning the application of Articles 248.1 and 248.2 of the CPC. However, it would be wrong to say that all of them are identical and follow the same scenario. For example, in case A56-68481/2023 between VMT LLC and OOCL (EUROPE) Limited, the Commercial Court of St. Petersburg and Leningrad District indicated that the claimant had not provided evidence of the existence of restrictive measures against it. In this regard, the

statement of claim was returned.¹⁰ In addition, a similar judgement was made in case No. A56-68477/2023 between VMT LLC and Maersk Eastern Europe ApS.¹¹

Furthermore, within the scope of this paper, it would be interesting to examine case A56-111059/2024, in which the claimant, Stimul LLC, is a company that entered into an assignment agreement with the foreign company xChange Solutions GmbH. In its claim, Stimul LLC stated that the arbitration agreement was invalid and unenforceable because arbitration in London was not a permanent arbitration institution and the parties themselves were Russian companies unable to refer the dispute to foreign arbitration. The court found these arguments to be unfounded and left the claims unchanged.¹² The court indicated that “the claimant, who, according to its own statement, acquired rights under the Agreement from a person from an unfriendly state, is not subject to sanctions by foreign states and, accordingly, has no grounds to seek the remedies provided for in Article 248.1 RF CPC.”

Based on the aforementioned, it can be concluded that the practice in such cases remains inconsistent and is still in the process of development. It is impossible to predict whether the court will recognise its exclusive jurisdiction, what the court judgement will be, or whether circumstances preventing the dispute from being heard in a foreign institution (e.g., inability to pay the fees for arbitration) will actually be recognised as sufficient. It should be noted that Russia does not reject jurisdictional clauses entirely, but makes them conditional on the absence of sanctions pressure.

* * *

Shifting to Spanish regulations, the following should be noted: in Spain, in addition to national regulations—the Maritime Shipping Act of 2014

⁷ Judgement of the Commercial Court of the Sverdlovsk District dated November 24, 2020, in case No. A60-36897/2020.

⁸ Judgement of the Supreme Court of the Russian Federation dated December 9, 2021, No. 309-ES21-6955 (1-3).

⁹ Judgement of the Moscow Commercial Court dated December 2, 2022, in case No. A40-121362/2022, confirmed by the rulings of the Ninth Commercial Court of Appeal dated February 27, 2023, and the Moscow District Commercial Court dated June 8, 2023; Judgement of the Moscow Commercial Court dated September 19, 2022, in case No. A40-142282/2022; Resolution of the Volga-Vyatka District Commercial Court dated January 31, 2023, in case No. A28-6575/2022.

¹⁰ Judgement of the Commercial Court of St. Petersburg and Leningrad District dated August 31, 2023, in case No. A56-68481/2023.

¹¹ Judgement of the Commercial Court of St. Petersburg and Leningrad District dated October 3, 2023, in case No. A56-68477/2023.

¹² Judgement of the Commercial Court of St. Petersburg and Leningrad District dated March 24, 2025, in case No. A56-111059/2024, confirmed by the Judgements of the Thirteenth Commercial Court of Appeal dated June 20, 2025, and the Commercial Court of the North-West District dated October 17, 2025.

(hereinafter referred to as the Act)—this issue is also regulated by two important sources: Brussels I bis of 2012 and the Lugano Convention of 2007. It is important to note that the list of sources regulating this issue is not limited to those presented above, but this paper will focus on them.

The starting point in Spanish legislation is the Maritime Shipping Act, as it significantly contradicts European regulations: the legislator has literally limited the principle of the parties' autonomy and imposed strict limits on the determination of jurisdiction. Thus, art. 468 of the Act states that provisions on the choice of jurisdiction shall be deemed invalid if they have not been agreed upon individually and separately by each party, while art. 251 of the Act further narrows this provision: in the event of a bill of lading being transferred, the jurisdictional clause shall not apply to the new titleholder.¹³

This immediately raises a logical question: "What was the legislator's goal in establishing such strict regulations, which are contrary to those in force throughout Europe?" The answer to this question is given in detail in the preamble to the Act. In short, the legislator wanted to protect the weaker party in the contractual relationship, since a contract for the carriage of goods using a bill of lading is an adhesion contract, and transport companies impose their terms on the other party.

Such a solution raises concerns regarding its practicality even in isolation from European legislation. Individual agreement of terms with each party is a requirement that is hardly feasible in practice. It has only negative consequences. Firstly, such a condition hinders legal certainty. Secondly, it has economic consequences: the carrier is deprived of the opportunity to choose a specific jurisdiction for the consideration of disputes involving the company, which necessitates an increase in the number of lawyers (which raises the cost of transportation services and deprives this type of transportation of one of its greatest advantages—its relative cheapness). Thirdly, discussing the terms of the contract with each counterparty will significantly affect the speed of concluding contracts.

To better understand the origins of such a strict limit, let us turn to the facts. Spain is a country of shippers and consignees, not shipowners. Maritime transport is dominated by foreign shipping

companies, which resolve disputes outside Spain through choice of jurisdiction clauses. The legal norm of the Act is aimed at neutralising recourse to foreign courts so that Spanish insurance companies can conduct legal proceedings in Spain.

Having discovered this true and unspoken intention of the clause, one may wonder what purpose is served by reserving the international jurisdiction of Spanish courts if, after a judgment has been rendered, it must be recognised and enforced in another country in order to take effect, given that the carrier is usually a foreign company. The carrier's country, in turn, may refuse to enforce the Spanish judgment because the court that issued it did so against the jurisdictional clause in the bill of lading.¹⁴

The introduction of these provisions of the Act already seems unreasonable, but let us consider how they relate to EU-level regulation. Comparing these provisions with the choice of court clauses contained in Brussels I bis and the Lugano Convention, we conclude that these provisions contradict each other. International sources, in particular Brussels I bis (Article 25) and the Lugano Convention (Article 23), indicate that they recognise the validity of choice of court agreements if they meet the formal requirements, even in international maritime transport contracts. At the same time, the Act declares agreements on the referral of disputes to foreign courts or arbitration abroad to be invalid if they have not been individually and separately agreed upon in contracts for the use of ships or auxiliary navigation equipment, which gives rise to a conflict.

Here is a brief example that clearly illustrates what happens when the Lugano Convention is applied. For example, an agreement is concluded between residents of Spain and Iceland, both parties to the Convention. In accordance with the principle of supremacy and uniform interpretation of international conventions, an international source—the Lugano Convention—is applied. In this case, the rule on the choice of court will apply even if it does not comply with the requirements of the Act.

Furthermore, given that court practice does not provide a clear answer to the question of dispute resolution in the presence of a foreign jurisdiction

¹³ Fuentes Gómez J. C., Alcántara González J. M., de Lavalle M.C. Comentarios a la Ley de navegación marítima. Madrid: Dykinson, 2015.

¹⁴ Hernández Rodríguez A. Las cláusulas de elección de foro en los contratos de transporte marítimo de mercancías en régimen de conocimiento de embarque. Los arts. 251 y 468 de la Ley de Navegación Marítima // Cuadernos de Derecho Transnacional. 2023. Vol. 15, Nº 1. P. 403–421.

clause, it will be useful to analyse several practical cases. Thus, in 2020, the Provincial Court of Pontevedra¹⁵ considered a case in which the parties agreed that in the event of a dispute, the applicable law would be the law of the United Kingdom (the dispute arose before Brexit): “this bill of lading shall be governed by and interpreted in accordance with English law, and any dispute arising therefrom shall be settled by the High Court of London.” The court of first instance ruled that the case would be governed by Brussels I bis, i.e., the foreign jurisdiction agreed upon by the parties. An appeal was subsequently lodged on the grounds that “the insurer is not a party to the contract and, therefore, the Act should apply rather than the EU Regulation, which changes the enforcement regime for clauses transferring the case to third parties who are not parties to the contract.” However, the court ignored this fact and noted that “if EU rules apply, as in this case, Article 251 of the Act yields to the provisions of the Brussels I bis Regulation, as does art. 468 of the Act itself. Consequently, the requirement for individual and separate negotiations on a jurisdiction clause is applicable only in cases where that clause confers jurisdiction on a non-EU Member State.”

As a counterexample, consider the judgement AAP B 3145/2020 of the Provincial Court of Barcelona¹⁶ dated May 20, 2020, in which the court, in a similar case (in which the parties had also chosen English law), held that Spanish law should apply in accordance with the provisions of the Act. The court ruled that, in the event of a dispute between the consignee or subsequent holders of the bill of lading, “the new Act changes the procedure for enforcing clauses on transfer to third parties who are not parties to the contract.”¹⁷ At the same time, the Court makes a rather curious judgement, justifying its conclusion in favour of applying the rules of the Act by referring to the judgement of the Court of Justice of the European Union of November 9, 2000

in the Coreck Maritime¹⁸ case, which states that “a subordination clause can only be enforced against a third-party holder if the latter has become the successor to the shipper’s rights and obligations ‘in accordance with the applicable law.’” This reference is noteworthy because at the time of the Coreck Maritime judgement, the Act did not yet exist, and its introduction should have reduced legal uncertainty somewhat. Therefore, it seems that the judgement should be different, given that the provisions of article 468 of the Act apply only if the court chosen by the parties is located in a country that is not a party to the Brussels I bis or Lugano Convention.

It is evident that there is no consensus regarding jurisdictional clauses in Spanish courts. Since the legislator decided to conceal the true reason for introducing provisions on the invalidity of jurisdictional clauses and did not reinforce its position by issuing additional materials and information letters, judges continue to interpret the norm variously, which negatively affects both the unification of judicial practice and the decision of large transport companies to choose Spanish law as applicable.

* * *

After reviewing the regulatory framework of Russia and Spain, we can draw a number of important conclusions. First and foremost, it is important to note that, despite the fact that the regulation of maritime transport in both countries is based primarily on international acts and conventions, the approaches of the countries differ on a number of significant issues. Excessive protection of national interests at the legislative level is evident in both Spain and Russia, although it is of a different nature and is dictated by different circumstances. At the same time, it is worth noting the continuing heterogeneity of Russian judicial practice, as evidenced by drastically opposing court judgements. Unfortunately, the result is a situation where contractual jurisdiction cannot be guaranteed, and legal uncertainty reaches its peak.

Thus, lawyers practicing in maritime law must be aware that jurisdictional clauses may be ignored both in Russia and abroad, and they need to be

¹⁵ Audiencia Provincial de Pontevedra, Sección 1. Proceso AAP PO 2118/2020; de 21 de diciembre de 2020, <https://fernandezrozas.com/wp-content/uploads/2021/04/DIPr-CJI-AAP-Pontevedra-1a-21-diciembre-2020.pdf>.

¹⁶ Audiencia Provincial de Barcelona, Sección 15. Proceso AAP B 3145/2020; de 20 de mayo de 2020, <https://fernandezrozas.com/wp-content/uploads/2020/06/DIPr-CJI-AAP-Barcelona-15%20AA-20-mayo-2010.pdf>.

¹⁷ Belintxon Martin U. Derecho Internacional Privado y Derecho Marítimo Internacional: Competencia Judicial Internacional y Acuerdos Atributivos de Jurisdicción. La LNM // Cuadernos de Derecho Transnacional. 2020. Vol. 12, № 2. P. 112–135.

¹⁸ Tribunal de Justicia. Sala Quinta. Proceso C-387/98; de 9 de noviembre de 2000 // <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/PDF/?uri=ecli:ECLI%3AE-U%3AC%3A2000%3A606>.

prepared for this. The current situation is greatly complicated by the existence of sanctions, and the response of the Russian legislator, leading to concurrent and conflicting proceedings and the emergence of a new type of conflict: state restrictions against freedom of contract. Unfortunately, the level of legal integration around the world is still far from ideal, and there are many barriers to the normal functioning of the market.

Undoubtedly, under the current circumstances, the development of a unified approach is of particular value. Elaborating on the idea of intensifying international economic cooperation, A.S. Komarov pointed out back in 1990 that “longer-term projects

include the development of transnational rules on civil procedure that could be applied to the resolution of international disputes and that would reflect the principles of civil procedure recognised in the civilised world. Work is also planned for the future on a draft of uniform rules applicable to contracts of carriage, the existence of which would greatly facilitate the task of states reforming their legislation in this area.”¹⁹ In 2025, we can only hope that these rules will one day be introduced. ■

¹⁹ Komarov A. S. International Unification of the Legal Regulation of Foreign Economic Activity // *Economy and Law*. 1990. No. 8.

V. СТАТЬИ



Илья Чехин,

старший юрист юридической компании «KISLOV.LAW»,
магистр Национального исследовательского университета
«Высшая школа экономики» (Москва)

Шторм в морской перевозке: морские риски, форс-мажор и ответственность перевозчика

Исследование посвящено шторму как возможному основанию освобождения от ответственности при морской перевозке. Автор показывает, что российские суды применяют строгий подход к бремени доказывания «опасности и случайности в море» и «непреодолимой силы», учитывая географию и сезон, силу и длительность воздействия шторма, а также осведомлённость капитана о метеоусловиях в рейсе. В завершение приведены ключевые доводы, по которым суды обычно не освобождают перевозчика от ответственности.

Ключевые слова: Морские риски, опасности и случайности, непреодолимая сила, ответственность перевозчика, шторм, утрата груза.

Морской риск

Морские перевозки – деятельность с повышенным уровнем риска. Выполняя рейсы в различных уголках планеты, перевозчики сталкиваются со штормовой погодой, способной причинить значительный ущерб как судну, так и грузу. Падение контейнеров за борт, смещение и заливание груза – частые последствия воздействия стихии. В связи с этим возникает вопрос: понесет ли перевозчик ответственность и как ему защититься?

В международном праве разработаны правила, освобождающие перевозчика от ответствен-

ности в случае возникновения морских рисков. Категория «морской риск» охватывает широкий спектр рисков, включая риск штормовой погоды. В статье IV(2)(с) Гаагско-Висбийских правил 1968 года указано: «ни перевозчик, ни судно не отвечают за потери или убытки, возникшие вследствие или явившиеся результатом рисков, опасностей или случайностей на море или в других судоходных водах». В этой же статье наряду с морскими рисками отдельно указана непреодолимая сила (Act of God) как самостоятельное основание освобождения от ответственности. Аналогичные правила содержатся в подп. 2 п. 1 ст. 166 КТМ РФ.

Для освобождения от ответственности перевозчику необходимо доказать, что при выполнении рейса имело место наступление опасности или случайности. Оценка того, насколько шторм представлял опасность для судна или являлся непреодолимой силой, зависит от множества факторов, которые российские суды оценивают по-разному.

Готовность судна к рейсу

В морской практике действует общее правило: независимо от района плавания и прогноза погоды судно перед выходом в рейс должно быть готово к любым изменениям погодных условий, включая шторм. Мореходность, то есть готовность судна к безопасному выполнению рейса с грузом и экипажем в определенных условиях, – ключевая обязанность перевозчика.

В юридической литературе отмечается: «Перевозчик обязан заблаговременно, до начала рейса, привести судно в мореходное состояние, т.е. обеспечить техническую годность судна к плаванию, надлежащим образом снарядив судно, укомплектовать его экипажем и снабдить всем необходимым, а также привести трюмы и другие помещения судна, в которых перевозится груз, в состояние, обеспечивающее надлежащие прием, перевозку и сохранность груза»¹.

Для подтверждения мореходности судно должно быть: технически исправно; навигационное оборудование и судовые документы – подготовлены; груз – надлежащим образом закреплен и пригоден для перевозки в чистых и сухих трюмах; члены экипажа – осведомлены о плане работ на судне и проинструктированы о порядке действий в штормовых условиях.

Общие требования к мореходности судна определены в ст. 124 КТМ РФ и статье III(1) Гаагско-Висбийских правил.

Так, согласно п. 1 ст. 124 КТМ РФ перевозчик обязан заблаговременно, до начала рейса, привести судно в мореходное состояние: обеспечить техническую годность судна к плаванию, надлежащим образом снарядить судно, укомплектовать его экипажем (за исключением полностью автономного судна) и снабдить всем

необходимым, а также привести трюмы и другие помещения судна, в которых перевозится груз, в состояние, обеспечивающее надлежащие прием, перевозку и сохранность груза.

Кроме того, п. 2 ст. 124 КТМ РФ устанавливает правило, согласно которому перевозчик не несет ответственность за немореходное состояние судна, если докажет, что немореходное состояние судна было вызвано недостатками, которые не могли быть обнаружены при проявлении им должной заботливости (скрытыми недостатками).

В юридической доктрине указывалось, что «на перевозчике не лежит абсолютная обязанность по приведению судна в мореходное состояние. Он должен лишь проявить должную заботливость, чтобы достичь указанного результата. Современное морское судно является сложным инженерным сооружением, и сам перевозчик не в состоянии обеспечить приведение судна в мореходное состояние. Поэтому во многих случаях он нанимает компетентных лиц, которые и осуществляют возложенные на перевозчика обязанности. Все эти лица при исполнении обязанностей, порученных им перевозчиком, также должны проявлять должную заботливость, и ответственность за их упущения будет нести перевозчик» <*>².

Тем не менее, во всех случаях бремя доказывания лежит на перевозчике: именно он обязан подтвердить, что немореходность судна была вызвана такими скрытыми недостатками, которые не могли быть выявлены при проявлении должной осмотрительности и заботливости с его стороны³.

Из анализа ст. 124 КТМ РФ следует, что бремя доказывания того, что немореходное состояние судна было вызвано скрытыми недостатками, лежит на перевозчике. При этом необходимо, чтобы были соблюдены два условия: во-первых, перевозчик должен доказать, что он проявил должную заботливость при обеспечении мореходности судна, и, во-вторых, дефект судна не мог быть обнаружен даже при проявлении такой заботливости.

² Там же.

³ Брагинский М.И., Витрянский В.В. Договорное право. Договоры о перевозке, буксировке, транспортной экспедиции и иных услугах в сфере транспорта. М.: Статут, 2003. Кн. 4. 910 с.; Симоненко А.М. Комментарий к Кодексу торгового мореплавания Российской Федерации (постатейный) // СПС КонсультантПлюс. 2008.

¹ Иванов Г.Г. Правовое регулирование морского судоходства в Российской Федерации. 2-е изд., перераб. и доп. М.: Морские вести России, 2009. 496 с.

Что касается мореходности судна и принятия необходимых мер по обеспечению сохранности груза в штормовых условиях то бремя доказывания данных фактов также возлагается на перевозчика. Доказывание направлено на подтверждение исправного состояния судна на момент выхода в рейс. Кроме того, перевозчик должен доказать, что обеспечивал должный контроль за грузом, а члены экипажа действовали по четким инструкциям.

В России действуют специальные правила морской перевозки грузов, обязательные для перевозчиков. В их числе – Правила безопасности морской перевозки грузов, утвержденные приказом Минтранса России от 21.04.2003 № ВР-1/п (далее – Правила).

При обнаружении недостатков при проверке состояния грузов в рейсе п. 67 Правил возлагает обязанность для экипажа судна принять меры по их устранению и при необходимости произвести дополнительное крепление грузов (обтяжку найтовов, подбивку и фиксацию клиньев гвоздями, установку дополнительных прокладок и т.д.).

Плавание в штормовой зоне требует от капитана и членов экипажа повышенного внимания. Приоритетная задача – минимизация неблагоприятного воздействия на судно (слэмминга, виппинга, тяжелой бортовой качки). Ошибочные решения могут повлечь не только утрату или повреждение груза, но и привести к катастрофическим последствиям для судна.

Из положений ст. 167 КТМ РФ следует, что перевозчик освобождается от ответственности за утрату груза, если имели место ошибки членов экипажа в управлении или эксплуатации судна, выразившиеся в действиях (бездействиях) членов экипажа, допущенных в судовождении или управлением судном и не связанных исключительно с ненадлежащей эксплуатацией судовых систем и механизмов.

Ошибка в судовождении может выразиться в неправильном определении места судна, неправильном маневрировании, нарушении существующих правил предотвращения столкновения судов, пренебрежении хорошей морской практикой и т.п. Ошибка в управлении обычно связана с эксплуатацией различных судовых систем. Например, повреждение груза в результате проникновения воды в трюм будет считаться ошибкой в управлении, если это произойдет в связи с неправильными действиями судового экипажа.

Следовательно, неправильные действия членов экипажа не исключают возможность освобождения перевозчика от ответственности за навигационную ошибку.

В судебной практике сформирован подход, согласно которому судовладелец вправе ссылаться на навигационную ошибку лишь в случае своевременного проявления им должной заботливости о приведении судна в мореходное состояние. Немореходное состояние судна исключает возможность освобождения перевозчика от ответственности за навигационную ошибку. Так, суд апелляционной инстанции рассматривая иск к перевозчику применил ст. 167 КТМ РФ в связи с тем, что именно несвоевременные и неправильные действия экипажа судна привели к кораблекрушению, при этом ответчик доказал мореходность судна до выхода в рейс⁴.

В другом деле капитан, получив неблагоприятный прогноз погоды, принял решение переждать стихию в бухте, при маневрировании на входе в бухту судно кормовой частью правого борта ударились о береговые скалы. В результате удара судно получило три пробоины и практически полностью затонуло, весь груз (зерно) был испорчен морской водой. Суд, по результатам исследования имеющихся в деле доказательств (внесудебные экспертные заключения, акты и отчеты сюрвейеров, заключения (рецензии), отчеты о происшествии, рапорт и объяснения капитана и членов экипажа и др.), применил ст. 167 КТМ РФ и пришел к выводу о доказанности наличия в действиях капитана судна по маневрированию при входе в бухту навигационной ошибки и ее причинно-следственной связи с гибелью судна вместе с грузом⁵.

Приведенная судебная практика показывает, что построение стратегии защиты перевозчика исключительно на подтверждении мореходности судна – ошибочно: сам по себе этот факт не освобождает перевозчика от ответственности, это лишь обязательное условие выхода в рейс. Напротив, отсутствие мореходности влечет ответственность перевозчика (за исключением случаев, когда перевозчик докажет, что немореходность вызвана скрытыми недостатками, которые не могли быть выявлены при

⁴ Постановление Пятого ААС от 17.02.2009 по делу № А51-4706/02 11-101.

⁵ Постановление АС Московского округа от 23.05.2017 по делу № А40-145408/2012.

проявлении должной заботливости; п. 2 ст. 124 КТМ РФ).

На примере рассмотренных кейсов видно, что в каждом конкретном случае необходимо, в частности, устанавливать причинно-следственную связь между событием и повреждением либо утратой груза – от этого зависит последующая правовая квалификация. Так, залитие груза морской водой при ненадлежащем креплении груза или незакрытии трюма до начала рейса может квалифицироваться как немореходность судна и влечь ответственность по ст. 124 КТМ РФ. В то же время, если попадание морской воды обусловлено встречей судна с крупной волной и перевозчиком проявлена должная заботливость о грузе, ситуация может оцениваться как ошибка управления судном (навигационная ошибка) в смысле ст. 167 КТМ РФ), что влечет освобождение перевозчика от ответственности.

Отметим, что доказывание надлежащего крепления груза, принятия всех возможных мер по обеспечению его сохранности и соблюдения инструкций в штормовых условиях – сложная задача. Нередко суды не принимают доводы перевозчика, мотивируя позицию следующим образом: «(1) обязанность при размещении и креплении груза, подлежащего перевозке, оценить степень опасности штормового плавания при фактических параметрах попутного волнения, глубину моря и курсовой угол волны и, с учетом указанных факторов, надлежащим образом осуществить размещение груза, исключаящее его повреждение, лежит на ответчике; (2) обязанность в рейсе осуществлять регулярный контроль устойчивости по периоду бортовой качки судна, проверять состояние груза, принимать меры по устранению выявленных нарушений и при необходимости производить дополнительное крепление грузов также лежит на ответчике»⁶.

Определение погодных условий в районе плавания

Иной довод, заявляемый перевозчиками, сводится к доказыванию наличия штормовых условий (непреодолимой силы) на момент утраты груза. При этом «штормовые условия» – понятие относительное: для одних судов неболь-

шая волна может представлять опасность, для других – быть вполне проходимой. Конструктивные характеристики морских судов, как правило, позволяют выдерживать значительное волнение.

Современные суда имеют доступ к интернету (в основном через спутниковые системы) и отслеживают погодную информацию в реальном времени. Мониторинг погодных условий осуществляется на борту судна непрерывно. Судно имеет доступ к прогнозам и метеопредупреждениям (в том числе, штормовым предупреждениям), что позволяет капитану принимать соответствующие меры по безопасному плаванию.

В начале XIX века была разработана шкала Бофорта, используемая по сей день. Шкала классифицирует ветер по 12-балльной системе: 8–9 баллов соответствуют шторму, 10 – сильному шторму, 11 – очень сильному шторму, 12 – урагану. Каждый балл сопровождается описанием наблюдаемых признаков на суше и на воде. Для оценки волнения на море применяются разные шкалы (британская, американская, российская), основанные на параметре значимой высоты волн – Significant Wave Height (SWH). В 10-балльной шкале волнения 0 баллов соответствует полному штилю, 9 баллов – феноменальному волнению (SWH > 14 м).

При доказывании штормовых погодных условий показатели скорости ветра по шкале Бофорта и значимой высоты волн (SWH) имеют существенное значение. Однако для подтверждения наличия «морского риска» одних этих показателей недостаточно.

В юридической доктрине отмечается отличие «морских рисков» (опасности или случайности в море) от непреодолимой силы: «в отличие от форс-мажора, они не всегда характеризуются чрезвычайностью и непреодолимостью; достаточно, чтобы событие носило случайный характер и не могло быть предвидено перевозчиком при проявлении должной заботливости. При этом учитываются различные факторы: сила ветра, географическое положение судна, время года, продолжительность воздействия, повреждения, причиненные не только грузу, но и судну (если они имели место), а также возможность предвидения»⁷.

⁶ Решение АС Архангельской области от 10 марта 2025 г. по делу № А05-6416/2024.

⁷ Комментарий к Йорк-Антверпенским правилам 2004 г. / О. И. Полит.

Анализируя американскую и английскую судебную практику, В. Тетлей также отмечал, что квалификация «морских рисков» зависит от географического района плавания, степени осведомленности капитана об ожидаемых условиях и проявления перевозчиком должной заботливости к грузу⁸.

В связи с этим у перевозчика возникает дополнительное бремя доказывания исключительности и внезапности погодных условий в районе плавания.

Шторм как опасность и случайность (судебная практика)

Анализ российской судебной практики показывает, что суды редко освобождают перевозчика от ответственности на основании ч. 1 ст. 166 КТМ РФ, придерживаясь строгого подхода к бременю доказывания наличия «морского риска» (опасности или случайности в море).

Пример применения критерия должной заботливости о грузе. В деле о взыскании убытков, причиненных повреждением контейнеров, суд, удовлетворяя иск, указал, что наличие шторма (ветер 15-20 м/с, высота волн 3–4 м в Желтом море) само по себе не является безусловным основанием для освобождения перевозчика от ответственности за повреждение танк-контейнеров. В применении ч. 1 ст. 166 КТМ РФ было отказано по следующим основаниям: (1) перевозчик обязан был предусмотреть возможность волнения моря, которое само по себе не относится к чрезвычайным и непредотвратимым обстоятельствам непреодолимой силы и не образует такую «опасность или случайность в море», которую нельзя было предвидеть; (2) при должной заботливости и осмотрительности перевозчик должен был, в соответствии с договором, обеспечить работоспособность и надежность запорных и крепежных устройств судна, принять меры к надежному креплению груза и не допустить смещения и повреждения контейнеров в ходе перевозки⁹.

Осведомленность о прогнозируемых метеоусловиях исключает квалификацию события как «опасности или случайности

в море» для целей освобождения перевозчика от ответственности. Суды, оценивая ссылки на шторм как на «морской риск», как правило, отклоняют их по следующим основаниям: (1) наличие официальных метеосводок, штормовых предупреждений и иных данных о погоде исключает непредвидимость события и, следовательно, применение категории «случайности на море»; (2) эксплуатация судна в мореходном состоянии, оснащенного средствами приема метеоинформации, возлагает на перевозчика обязанность мониторинга погоды; при таких условиях шторм не может рассматриваться как случайность, освобождающая от ответственности; (3) погодные условия, находящиеся в пределах разумного прогнозирования на соответствующем маршруте и в известных сезонных метеоусловиях, не являются чрезвычайными и не квалифицируются как «опасности на море»¹⁰.

Следовательно, документально подтвержденная осведомленность капитана о фактических и прогнозируемых погодных условиях, а также осуществляемый мониторинг их изменений исключают квалификацию события как «опасности или случайности в море» в качестве основания для освобождения от ответственности по смыслу статьи 166 КТМ РФ.

Морское волнение само по себе не образует «опасности или случайности в море». В одном из дел суд указал: «Морское волнение по общему правилу само по себе не может быть признано опасностью либо случайностью в ходе морского перехода, которые могли бы разумно служить основанием для освобождения от ответственности за утрату груза. Так, ссылка на обстоятельства ухудшения метеоусловий, отраженные в акте морского протеста и судовом журнале (накат волны на скулу правого борта, повлекший падение верхнего ряда контейнеров в БАУ 36 при общей высоте волны 3–3,5 м и ветре 18 м/с), не отвечает критериям случайности на море либо опасности вне разумного прогнозирования движения рейса в ориентировочно известных метеоусловиях при условии принятия совокупности надлежащих мер по креплению палубного груза»¹¹.

⁸ Тетлей В. Претензии и иски при перевозке грузов морем: (Морские требования по грузу). – пер. с англ. – М.: Транспорт, 1983. – 351 с.

⁹ Решение АС Приморского края от 10.10.2025 по делу № А51-21827/2024.

¹⁰ Постановление АС Северо-Западного округа от 24 января 2025 г. по делу № А05-6837/2023.

¹¹ Постановление Пятого ААС от 19.09.2024 по делу № А59-3678/2023.

Шторм как непреодолимая сила (судебная практика)

Резкое и кратковременное ухудшение погоды само по себе не образует обстоятельств непреодолимой силы. В одном из дел истец представил гидрометеорологические сведения о скорости ветра и высоте волны, на основании которых суд взыскал убытки. Суд, согласившись с доводами истца, указал: «Метеорологическое явление в виде резкого кратковременного усиления ветра до 14 м/с не может быть отнесено к обстоятельствам непреодолимой силы, поскольку оно не вызвало природную чрезвычайную ситуацию либо стихийное бедствие, а также не носило непредотвратимый характер»¹².

Неблагоприятные погодные условия не свидетельствуют об отсутствии вины перевозчика. В одном из дел был представлен акт морского протеста, подтверждающий, что в период перевозки имели место неблагоприятные погодные условия, повлекшие повреждение контейнера. Суд установил факт шторма, однако иск удовлетворил, указав следующее: (1) сам по себе шторм не является обстоятельством непреодолимой силы; у перевозчика сохраняется обязанность по принятию необходимых мер безопасности; (2) акт морского протеста не подтверждает применимость оснований освобождения от ответственности, предусмотренных статьями 166 КТМ РФ; (3) перевозчик не доказал, что шторм являлся единственной и исключительной причиной повреждения контейнера¹³.

Непреодолимая сила характеризуется объективной, а не субъективной непредотвратимостью. В деле о взыскании убытков вследствие падения контейнеров суд удовлетворил иск и указал следующее: (1) чрезвычайный характер непреодолимой силы не позволяет квалифицировать в качестве таковой любые жизненные обстоятельства; ее отличие от случая состоит в объективной, а не субъективной непредотвратимости; (2) сам по себе шторм не образует обстоятельств непреодолимой силы ввиду доступности прогнозов погоды и возможности заранее принять меры по обе-

спечению безопасной стоянки судна и иные меры предосторожности; (3) наличие шторма не свидетельствует автоматически о причинной связи с утратой груза; на перевозчике сохраняется обязанность по принятию мер безопасности на море¹⁴.

Ранее Верховный Суд РФ отмечал, что ключевым признаком непреодолимой силы является непредсказуемость события. Погодные явления, которые систематически возникают в определенном районе или в соответствующий сезон, таким признаком не обладают¹⁵.

Выводы

Правоприменительная практика и доктрина подтверждают: штормовые условия сами по себе не являются основанием для освобождения перевозчика от ответственности. Утрата или повреждение груза в штормовых условиях возлагают на перевозчика, во-первых, повышенное бремя доказывания мореходности и наличия оснований для освобождения от ответственности, а во-вторых, выбор правильной стратегии защиты при конкретных событиях. Основаниями для такого утверждения являются следующие выводы:

- 1) категория «опасностей или случайностей на море» оценивается применительно к конкретным обстоятельствам дела;
- 2) наличие официальных метеоданных исключает возможность применения категории «случайности в море» как основания освобождения от ответственности ввиду отсутствия непредвиденности события;
- 3) построение стратегии защиты перевозчика исключительно на подтверждении мореходности судна – ошибочно: сам по себе этот факт не освобождает перевозчика от ответственности, это лишь обязательное условие выхода в рейс;
- 4) в каждом конкретном случае необходимо, в частности, устанавливать причинно-следственную связь между событием и повреждением либо утратой груза – от этого зависит последующая правовая квалификация (как показано выше, одно событие может

¹² Решение АС Архангельской области от 10.03.2025 по делу № А05-6416/2024.

¹³ Решение АС Сахалинской области от 23.12.2024 по делу № А59-7209/2022.

¹⁴ Постановление Пятого ААС от 19.09.2024 по делу № А59-3678/2023.

¹⁵ Определение Судебной коллегии по гражданским делам ВС РФ от 21 августа 2018 г. № 18-КГ18-142.

быть квалифицировано как немореходность по ст. 124 КТМ РФ, либо как навигационная ошибка по ст. 167 КТМ РФ);

- 5) предоставление перевозчику судна в мореходном состоянии и его оснащение средствами приема метеоинформации исключают квалификацию события как «случайности в море» в качестве основания освобождения от ответственности;
- 6) погодные условия, находящиеся в пределах разумного прогнозирования на соответствующем маршруте и в известных сезонных метеоусловиях, не являются чрезвычайны-

ми и не квалифицируются как «опасности в море»;

- 7) морское волнение по общему правилу само по себе не признается опасностью либо случайностью, достаточной для освобождения от ответственности за утрату груза;
- 8) бремя доказывания того, что вследствие шторма возникла невозможность обеспечить сохранность груза и что повреждение произошло в результате обстоятельств, которые перевозчик не мог предотвратить при проявлении должной заботливости, лежит на перевозчике. ■

V. ARTICLES



Ilya Chekhin,

Senior Associate at KISLOV.LAW,
LL.M., National Research University Higher School of Economics (Moscow)

Storm in Maritime Carriage: Perils of the Sea, Force Majeure, and Carrier Liability

This article examines whether storm conditions may serve as a basis for exempting the carrier from liability in the carriage of goods by sea. The author demonstrates that Russian courts apply a strict approach to the burden of proving “perils and accidents of the sea” and “force majeure,” taking into account the geography and season, the strength and duration of the storm’s impact, and the master’s awareness of weather conditions during the voyage. The concluding section outlines the key arguments on the basis of which courts typically refuse to exempt carriers from liability.

Keywords: Marine perils; dangers and accidents; force majeure; carrier’s liability; storm; cargo loss.

Marine Peril

Maritime carriage is an activity entailing an elevated level of risk. In performing voyages across various regions of the world, carriers encounter storm conditions capable of causing significant damage to both the vessel and the cargo. Containers going overboard, cargo shift and water ingress are frequent consequences of exposure to the elements. This raises a practical question: will the carrier be held liable, and how can the carrier defend itself?

International law provides rules that exempt the carrier from liability where marine perils occur. The category of marine peril covers a broad

range of risks, including storm conditions. Article IV Rule 2(c) of the 1968 Hague-Visby Rules provides: Neither the carrier nor the ship shall be responsible for loss or damage arising or resulting from perils, dangers and accidents of the sea or of other navigable waters. The same provision lists, separately from marine perils, Act of God as an independent ground for exemption from liability. Similar rules are contained in Article 166(1) (2) of the Merchant Shipping Code of the Russian Federation.

To be exempt from liability, the carrier must prove that a danger or accident occurred during performance of the voyage. The assessment of whether a storm constituted a danger to the vessel

or qualified as force majeure depends on multiple factors, which Russian courts assess differently.

Vessel's Readiness for the Voyage

As a general rule of maritime practice, regardless of the trading area and weather forecast, a vessel must be ready, prior to departure, for any changes in weather, including storms. Seaworthiness—that is, the vessel's fitness to safely perform the voyage with cargo and crew under the relevant conditions—is a key obligation of the carrier.

Legal scholarship notes: "The carrier is obliged, in advance and before the commencement of the voyage, to make the vessel seaworthy, that is, to ensure the vessel's technical fitness for navigation, to properly man, equip and supply the vessel, and to put the holds and other spaces in which the cargo is carried into a condition that ensures the proper receipt, carriage and preservation of the cargo."¹

To evidence seaworthiness, the vessel must be: in a technically sound condition; the navigational equipment and ship's documents prepared and in order; the cargo properly secured and fit for carriage in clean and dry holds; and the crew informed of the shipboard work plan and instructed in the procedures to be followed in heavy-weather conditions.

The general requirements for a vessel's seaworthiness are set out in Article 124 of the Merchant Shipping Code of the Russian Federation and in Article III(1) of the Hague-Visby Rules.

Thus, pursuant to paragraph 1 of Article 124 of the Merchant Shipping Code of the Russian Federation, the carrier is obliged, in advance and before the commencement of the voyage, to make the vessel seaworthy: to ensure the vessel's technical fitness for navigation, to properly equip the vessel, to man it with a crew (save for a fully autonomous vessel) and to supply it with everything necessary, as well as to put the holds and other spaces of the vessel in which the cargo is carried into a condition ensuring the proper receipt, carriage and preservation of the cargo.

Moreover, paragraph 2 of Article 124 of the Merchant Shipping Code of the Russian Federation provides that the carrier shall not be liable for the vessel's unseaworthy condition if the carrier proves

that such unseaworthiness was caused by defects which could not have been discovered with the exercise of due diligence (latent defects).

Legal doctrine has indicated that "the carrier is not subject to an absolute obligation to make the vessel seaworthy. The carrier need only exercise due diligence to achieve that result. A modern seagoing vessel is a complex engineering structure, and the carrier is not in a position to ensure the making of the vessel seaworthy on its own. Therefore, in many cases the carrier engages competent persons who perform the duties imposed on the carrier. All such persons, in performing the duties entrusted to them by the carrier, must likewise exercise due diligence, and the carrier will bear responsibility for their omissions" <*>.²

Nevertheless, in all cases the burden of proof rests with the carrier: it is the carrier who must establish that the vessel's unseaworthiness was caused by latent defects which could not have been discovered with the exercise of due diligence on its part.³

An analysis of Article 124 of the Merchant Shipping Code of the Russian Federation indicates that the burden of proving that the vessel's unseaworthy condition was caused by latent defects rests with the carrier. This requires that two conditions be satisfied: first, the carrier must prove that it exercised due diligence to ensure the vessel's seaworthiness; and, second, that the defect could not have been discovered even with the exercise of such diligence.

With respect to the vessel's seaworthiness and the taking of necessary measures to ensure the preservation of the cargo in heavy-weather conditions, the burden of proving these facts likewise rests with the carrier. The proof is directed at establishing that the vessel was in proper working order at the time of departure. In addition, the carrier must prove that it maintained proper supervision over the cargo and that the crew acted in accordance with clear instructions.

In the Russian Federation, special rules govern the maritime carriage of goods which are mandatory for carriers. Among them are the Rules on the

¹ Ivanov, G. G. Legal Regulation of Maritime Shipping in the Russian Federation. 2nd ed., revised and expanded. Moscow: Morskoe Vesti Rossii, 2009. 496 pp.

² Ibid.

³ Braginsky, M. I.; Vitryansky, V. V. Contract Law. Book 4: Contracts of Carriage, Towage, Freight Forwarding, and Other Services in the Transport Sector. Moscow: Statut, 2003. 910 pp.; Simonenko, A. M. Article-by-Article Commentary on the Merchant Shipping Code of the Russian Federation. ConsultantPlus Legal Reference System, 2008.

Safety of Maritime Carriage of Goods approved by Order No. VR-1/p of the Ministry of Transport of Russia dated 21 April 2003 (hereinafter referred to as the Rules).

Where deficiencies are identified in the course of inspecting the condition of cargo during the voyage, p. 67 of the Rules imposes on the crew a duty to remedy them and, where necessary, to apply additional securing of cargo (e.g., re-tensioning lashings, re-fitting and nailing wedges, installing additional dunnage, etc.).

Navigation in heavy-weather conditions requires heightened vigilance on the part of the master and crew. The primary objective is to minimise adverse effects on the vessel, including slamming, whipping, and severe rolling. Erroneous decisions may result not only in the loss of or damage to cargo, but also in catastrophic consequences for the vessel itself.

From Article 167 of the Merchant Shipping Code of the Russian Federation (RF MSC) it follows that the carrier shall be exempt from liability for loss of cargo where there have occurred errors of the crew in the navigation or in the management of the ship, consisting of acts or omissions by crew members committed in the navigation or handling of the vessel and not confined solely to the improper operation of shipboard systems and machinery.

An error in navigation may consist in incorrect fixing of the vessel's position, improper manoeuvring, violation of the International Regulations for Preventing Collisions at Sea (COLREGs), disregard of good seamanship, and the like. An error in management is usually associated with the operation of various shipboard systems. For example, damage to cargo resulting from the ingress of water into a hold will be regarded as an error in management if it occurs due to incorrect actions of the ship's crew.

Accordingly, wrongful actions of the crew do not preclude the carrier's exoneration on the basis of a navigational error.

Case law has developed an approach whereby a shipowner may rely on the navigational-error defence only if it has exercised due diligence, in a timely manner, to make the vessel seaworthy. An unseaworthy condition of the vessel precludes exoneration for a navigational error. Thus, in one case the court of appeal, when considering a claim against the carrier, applied Article 167 RF MSC on the ground that it was the untimely and incorrect actions of the crew that led to the shipwreck, while

the defendant proved the vessel's seaworthiness prior to the commencement of the voyage.⁴

In another case, the master, having received an adverse weather forecast, decided to ride out the storm in a bay; while manoeuvring at the entrance to the bay the vessel struck coastal rocks with the starboard quarter. As a result of the impact, the vessel sustained three breaches and almost completely sank, and all the cargo (grain) was spoiled by sea water. On the basis of the evidence in the record (out-of-court expert opinions, surveyors' acts and reports, opinions/reviews, incident reports, and the master's and crew's reports and explanations, etc.), the court applied Article 167 RF MSC and concluded that a navigational error had been committed by the master in manoeuvring on entry into the bay and that there was a causal link between that error and the loss of the vessel together with the cargo.⁵

This case law shows that building a defence strategy solely on proving the vessel's seaworthiness is misguided: that fact, by itself, does not exonerate the carrier; it is merely a precondition for the commencement of the voyage. Conversely, lack of seaworthiness entails the carrier's liability (save where the carrier proves that the unseaworthiness was caused by latent defects not discoverable with the exercise of due diligence; Article 124(2) RF MSC).

The cases considered demonstrate that, in each instance, it is necessary, *inter alia*, to establish the causal link between the event and the damage to or loss of cargo, as the subsequent legal characterisation depends on it. Thus, wetting of cargo by sea water due to improper securing of the cargo or failure to close the hatch covers before the commencement of the voyage may be characterised as unseaworthiness of the vessel and entail liability under Article 124 RF MSC. By contrast, if the ingress of sea water is attributable to the vessel's encounter with a heavy sea and the carrier exercised due diligence in relation to the cargo, the situation may be assessed as an error in the management of the ship (a navigational error) within the meaning of Article 167 RF MSC, resulting in the carrier's exoneration.

It should be noted that establishing that the cargo was properly secured, that all possible measures

⁴ Ruling of the Fifth Commercial Court of Appeal dated 17 February 2009 in case No. A51-4706/02-11-101.

⁵ Ruling of the Commercial Court of the Moscow District dated 23 May 2017 in case No. A40-145408/2012.

were taken to ensure its preservation, and that instructions were complied with in heavy-weather conditions is a complex evidentiary task. Courts frequently reject carriers' arguments, reasoning, inter alia, as follows: (1) when placing and securing cargo for carriage, the defendant was obliged to assess the degree of hazard of storm navigation in view of the actual parameters of following seas, water depth and wave approach angle and, taking these factors into account, to arrange the cargo in a manner that precluded its damage; (2) during the voyage the defendant was obliged to monitor stability by the period of the vessel's rolling, to check the cargo condition, to take measures to eliminate detected deficiencies and, where necessary, to apply additional securing of cargo.⁶

Determination of Weather Conditions in the Trading Area

Another argument advanced by carriers consists in proving the existence of storm conditions (force majeure) at the time the cargo was lost. However, storm conditions is a relative concept: for some vessels a low sea may be hazardous, while for others it is readily manageable. As a rule, the design characteristics of seagoing vessels enable them to withstand substantial sea states.

Modern vessels have access to the internet (primarily via satellite systems) and monitor weather information in real time. Weather conditions are continuously monitored on board. The vessel has access to forecasts and meteorological warnings (including storm warnings), thereby enabling the master to take appropriate measures for the safe conduct of the voyage.

The Beaufort scale, developed in the early nineteenth century and still in use today, classifies wind on a 12-point scale: 8-9 correspond to storm, 10 to strong storm, 11 to violent storm, and 12 to hurricane. Each point is accompanied by descriptions of observable effects on land and at sea. To assess sea state, several scales are used (British, American, Russian), based on the parameter of significant wave height (SWH). On the 10-point sea state scale, 0 corresponds to calm, and 9 to phenomenal seas (SWH > 14 m).

In proving storm conditions, wind force under the Beaufort scale and significant wave height

(SWH) are material. However, these indicators alone are insufficient to establish a marine peril.

Legal doctrine distinguishes marine perils (dangers or accidents at sea) from force majeure: unlike force majeure, they are not always characterized by extraordinariness and irresistibility; it may suffice that the event was fortuitous and could not have been foreseen by the carrier exercising due care. In doing so, various factors are taken into account, including wind force, the vessel's geographic position, the season, the duration of exposure, damage caused not only to the cargo but also to the vessel (if any), and, importantly, foreseeability.⁷

Analysing U.S. and English case law, W. Tetley also noted that the qualification of marine perils depends on the geographic area of navigation, the master's awareness of expected conditions, and the carrier's exercise of due care for the cargo.⁸

Accordingly, the carrier bears an additional burden to prove the exceptional and sudden nature of weather conditions in the relevant area.

Storm as Danger and Accident (Case Law)

An analysis of Russian case law shows that courts rarely exempt carriers from liability under Article 166(1) of the RF MSC, adhering to a strict approach to the burden of proving the existence of a marine peril (danger or accident at sea).

Example of applying the due care for cargo criterion. In a case concerning recovery of damages caused by damage to containers, the court, granting the claim, held that the existence of a storm (wind 15-20 m/s; wave height 3-4 m. in the Yellow Sea) was not, by itself, a sufficient ground to exempt the carrier from liability for damage to tank containers. Relief under Article 166(1) of the RF MSC was denied on the following grounds: (1) the carrier was obliged to foresee the possibility of sea state, which in itself does not constitute extraordinary and unavoidable force majeure circumstances and does not amount to such a danger or accident at sea that could not have been foreseen; (2) exercising due care and prudence, the carrier was obliged, in accordance with the contract, to ensure the operability and reliability of the vessel's closing and securing devices, to take measures for reliable

⁶ Decision of the Commercial Court of the Arkhangelsk District of 10 March 2025 in case No. A05-6416/2024.

⁷ Commentary on the York\endash Antwerp Rules 2004 / O.I. Polit.

⁸ Tetley, W. Claims and Actions for the Carriage of Goods by Sea (Cargo Claims). Russian translation. Moscow: Transport, 1983. 351 pp.

securing of the cargo, and to prevent shifting and damage to containers during carriage.⁹

Awareness of forecast weather conditions precludes qualifying an event as a danger or accident at sea for purposes of exempting the carrier from liability. Courts, as a rule, reject references to a storm as a marine peril on the following grounds: (1) the existence of official weather reports, storm warnings and other meteorological data negates the unforeseeability of the event and thus the applicability of accident at sea; (2) operating a seaworthy vessel equipped with means of receiving meteorological information imposes on the carrier a duty to monitor weather; in such conditions a storm cannot be treated as an accident exempting from liability; (3) weather conditions within the bounds of reasonable forecasting on the route and in known seasonal conditions are not extraordinary and are not qualified as dangers at sea.¹⁰

Consequently, documented awareness by the master of actual and forecast weather conditions, and ongoing monitoring of their changes, preclude qualification of an event as a danger or accident at sea as a ground for exemption from liability under Article 166 of the RF MSC.

Sea state as such does not constitute a danger or accident at sea. In one case the court stated: As a general rule, sea state in itself cannot be recognized as a danger or accident during a sea passage that could reasonably justify exemption from liability for cargo loss. Thus, reliance on deterioration of weather conditions recorded in the sea protest and the logbook (a wave striking the starboard shoulder causing the top tier of containers to fall in BAY 36, with overall wave height of 3–3.5 m and wind 18 m/s) does not meet the criteria of an accident at sea or a danger beyond reasonable forecasting of the voyage in approximately known weather conditions, provided that a combination of proper measures for securing deck cargo has been taken.¹¹

Storm as Force Majeure (Case Law)

A sudden and short\endash term deterioration of weather by itself does not constitute

force majeure. In one case, the claimant submitted hydrometeorological data on wind speed and wave height, on the basis of which the court awarded damages. Agreeing with the claimant, the court held: A meteorological event in the form of a sudden, short\endash term increase in wind up to 14 m/s cannot be regarded as force majeure, since it did not cause a natural emergency or natural disaster and was not of an unavoidable nature.¹²

Adverse weather conditions do not demonstrate absence of the carrier's fault. In another case, a sea protest was produced confirming adverse weather conditions during carriage that resulted in damage to a container. The court found that a storm had occurred, but nevertheless granted the claim, stating: (1) a storm, by itself, is not force majeure; the carrier remains under a duty to take necessary safety measures; (2) the sea protest does not establish the applicability of the grounds for exemption from liability under Article 166 of the RF MSC; (3) the carrier failed to prove that the storm was the sole and exclusive cause of the container's damage.¹³

Force majeure is characterized by objective, not subjective, unavailability. In a case concerning damages resulting from container collapse, the court granted the claim and held: (1) the extraordinary nature of force majeure does not permit any life circumstance to be classified as such; its distinction from a fortuity lies in objective, not subjective, unavailability; (2) a storm, by itself, does not constitute force majeure given the availability of weather forecasts and the possibility of taking measures in advance to ensure safe berthing and other precautions; (3) the existence of a storm does not automatically establish causation with the cargo loss; the carrier remains obliged to take safety measures at sea.¹⁴

Previously, the Supreme Court of the Russian Federation noted that unpredictability is a key attribute of force majeure. Weather conditions that occur systematically in a certain area or season do not possess this attribute.¹⁵

⁹ Judgement of the Commercial Court of Primorsky Krai of 10.10.2025 in case No. A51-21827/2024.

¹⁰ Ruling of the Commercial Court of the North-Western District of 24 January 2025 in case No. A05-6837/2023.

¹¹ Ruling of the Fifth Commercial Court of Appeal of 19.09.2024 in case No. A59-3678/2023.

¹² Judgement of the Commercial Court of the Arkhangelsk District of 10.03.2025 in case No. A05-6416/2024.

¹³ Judgement of the Commercial Court of the Sakhalin District of 23.12.2024 in case No. A59-7209/2022.

¹⁴ Ruling of the Fifth Commercial Court of Appeal of 19.09.2024 in case No. A59-3678/2023.

¹⁵ Ruling of the Civil Division of the Supreme Court of the Russian Federation of 21 August 2018 No. 18-KG18-142.

Conclusions

Case law and legal doctrine confirm that storm conditions, by themselves, do not constitute a ground for exonerating the carrier from liability. The loss of or damage to cargo in storm conditions imposes on the carrier, first, a heightened evidentiary burden to prove seaworthiness and the existence of grounds for exoneration, and, second, the need to adopt an appropriate defence strategy tailored to the specific events. The basis for this proposition is set out in the following conclusions:

- 1) the category of «dangers or accidents at sea» is assessed with regard to the specific circumstances of the case;
- 2) the presence of official meteorological data excludes the possibility of invoking accident at sea as a basis for exemption in view of the lack of unforeseeability;
- 3) building the carrier's defence strategy solely on proving the vessel's seaworthiness is misguided: that fact, by itself, does not exonerate the carrier from liability; it is merely a precondition for the commencement of the voyage;
- 4) in each particular case it is necessary, inter alia, to establish the causal link between the event and the damage to or loss of cargo—the subsequent legal characterisation depends on it (as shown above, the same event may be characterised either as unseaworthiness under Article 124 RF MSC or as a navigational error under Article 167 RF MSC);
- 5) providing the carrier with a seaworthy ship equipped with means of receiving meteorological information excludes classification of the event as an accident at sea as a ground for exemption;
- 6) weather conditions within the bounds of reasonable forecasting on the relevant route and in known seasonal conditions are not extraordinary and are not qualified as dangers at sea;
- 7) as a general rule, sea state in itself is not recognized as a danger or accident sufficient to exempt from liability for cargo loss;
- 8) the burden of proving that, due to the storm, it was impossible to ensure preservation of the cargo and that the damage occurred as a result of circumstances the carrier could not prevent while exercising due care rests with the carrier. ■

VI. ОБЗОР НОВИНОК ЛИТЕРАТУРЫ ПО МОРСКОМУ ПРАВУ

1. Р. Чжуо. Сравнительное исследование регулирования загрязнения опасными веществами с морских судов на международном уровне, в США и Китае: предотвращение, контроль, меры реагирования и компенсация вреда.

Zhuo, R. (2025). *A comparative study of international, U.S., and Chinese ship-source hazardous substances pollution: prevention, control, response, and compensation*. Routledge.

В данной книге систематически излагаются подходы к наилучшим способам регулирования и предотвращения загрязнений опасными веществами с морских судов. Автор анализирует нормы международного права, правила США и Китая с точки зрения предотвращения и контроля загрязнений, оперативного реагирования на чрезвычайные ситуации и последующего восстановления экологии, а также ответственности и компенсациях за нанесенный вред. На основе кейс-стади крупнейших загрязнений опасными веществами с морских судов в США и Китае автор приходит к выводу, что предотвращение таких ситуаций, контроль и меры реагирования должны рассматриваться наряду с противоречиями между задачами по контролю загрязнений и экономическими, социальными и политическими ограничениями.

2. Ежегодник АСКОМАРЕ по морскому праву за 2024 г. Том 4: Человечество сквозь волны – переосмысление морского публичного права через призму прав человека. Под ред. П. Леуччи.

Leucci, P. (Ed.). (2025). *ASCOMARE yearbook on the law of the sea, 2024. Volume 4: humanity across the waves – rethinking the law of the sea through a human rights lens*. Luglio Editore.

Ассоциация консультантов по морскому публичному праву (ASCOMARE / АСКОМАРЕ) представляет четвертый том своего ежегодника по морскому публичному праву, в котором собраны работы ведущих международных ученых и практиков. Авторы нового тома исследуют степень влияния морского публичного права –

напрямую или опосредованно – на развитие, применение и потенциальное преобразование коллективных механизмов защиты фундаментальных прав человека, в том числе в сферах, традиционно не связанных с морем.

3. Геноцид и океан: право, история и реалии геноцида вне границ и ниже ватерлинии. Под ред. В. Каподжианни, Э. Лёффлада.

Kapogianni, V., Loefflad, E. (Eds.). (2025). *Genocide and the ocean: law, history and genocidal realities beyond borders and beneath waves*. Routledge.

В данном сборнике исследуются сложные правовые, концептуальные и материальные взаимосвязи между геноцидом и океаном. Работы охватывают широкий спектр тем и затрагивают различные правовые режимы, которые крайне редко рассматриваются во взаимосвязи друг с другом, включая, но не ограничиваясь международным правовым регулированием геноцида, международным правом в области прав человека и правами беженцев, морским публичным правом, международным правом в области культурного наследия и экологическим правом, правом на самоопределение и уголовную ответственность за насилие на море. Авторы включённых в сборник статей признают, что одной только правовой логики недостаточно, чтобы полноценно описать связь между геноцидом и океаном, и поэтому выходят за рамки традиционного доктринального анализа, обращаясь к междисциплинарным подходам.

4. Д. Джубаиди, К. Хойрунниса. Правовое регулирование морских перевозок.

Jubaidi, D., Khoirunnisa, K. (2025). *Legal navigation in sea transportation*. Cambridge Scholars Publishing.

В этой книге подробно исследуется правовой ландшафт, окружающий морские перевозки грузов, с акцентом на применении гарантийных писем (Letters of Indemnity, Lol) и коносаментов. Цель исследования – сократить разрыв между

правовой теорией и морской деловой практикой и показать, с какими проблемами и сложностями сталкиваются грузоотправители, перевозчики и грузополучатели при применении этих важнейших документов. В ключевые задачи входит анализ нормативно-правового регулирования морских перевозок на международном и национальном уровнях, а также исследование правовых последствий применения гарантийных писем и коносаментов в морских перевозках. Авторы используют смешанный методологический подход, который объединяет кейс-стади, правовой анализ и примеры из индустрии с целью выведения практических рекомендаций.

5. Морская биоразведка, биоразнообразие и новые способы использования ресурсов океана: новеллы международного права. Под ред. Н. Краббе, Д. Лангле.

Krabbe, N., Langlet, D. (Eds.). (2025). *Marine bioprospecting, biodiversity and novel uses of ocean resources: new approaches in international law*. Hart Publishing.

Использование морских ресурсов человеком меняется, как и сама морская среда, а наше понимание морских экосистем и биоразнообразие развивается. В этой книге (в открытом доступе) исследуются вытекающие из этого проблемы правового регулирования океанов и решение данных проблем на национальном уровне. В работе затрагиваются тенденции в таких областях, как биоразведка, рыболовство, глубоководная добыча полезных ископаемых и судоходство. На основе нескольких кейс-стади обсуждаются генетические ресурсы и оцениваются последствия принятия нового Соглашения на базе Конвенции ООН по морскому праву о сохранении и устойчивом использовании морского биологического разнообразия в районах за пределами действия национальной юрисдикции. Группа экспертов предлагает новые подходы к вопросам толкования, установленным принципам управления и институциональным отношениям. Не ограничиваясь морским публичным правом, авторы также рассматривают международное экологическое право, право интеллектуальной собственности и национальное регулирование.

6. Правовое регулирование столкновений судов (16-е изд.). Под ред. А. Теттенборна, Дж. Кимбелла.

Tettenborn, A., Kimbell, J. KC (Eds.). (2025). *Marsden and Gault on collisions at sea* (16th ed.). Sweet & Maxwell.

Данная книга представляет собой подробное руководство по специализированному и самостоятельному разделу морского частного права – столкновениям судов и возмещению убытков. В ней рассматриваются последние судебные дела и изменения в международных конвенциях, а в комментариях разбираются навигационные ошибки и толкование Конвенции о международных правилах предупреждения столкновений судов в море 1972 г., а также специальные режимы ответственности и последствия загрязнения окружающей среды. Новое 16-е издание учитывает важные изменения: в правилах об ограничении ответственности и выборе юрисдикции; в регулировании возмещения ущерба из столкновения судов; новые правила составления заявлений о столкновении и поправки к МППСС-72. Данное издание также охватывает всю актуальную судебную практику.

7. С. Чжан, П. Чжан. Простой судна в морских перевозках: право и практика.

Zhan, X., Zhang, P. (2025). *Off-hire in merchant shipping: law and practice*. Informa Law from Routledge.

Данная книга содержит ценную информацию о механизмах распределения убытков из простоя судов и соответствующих договорных условиях. Это издание поможет практикующим юристам разобраться в сложной системе договорных норм о приостановке фрахта при простое судна, поскольку информация представляется в доступной форме. Книга даёт понимание об эффективном ведении споров, о правах и обязанностях вовлечённых сторон и обеспечении стабильной работы в коммерческом плане.

8. Н. Тавакколи. Проблемы правового регулирования загрязнения окружающей среды с морских судов: на стыке законодательства ЕС и международного права.

Tavakkoli, N. (2025). *Regulatory challenges of ship-source pollution: where EU legislation meets international law*. Nomos Verlags.

Европейский союз давно выступает за ужесточение регулирования загрязнения окружающей среды с морских судов и принимает собственное законодательство, когда считает международные усилия недостаточными. В дан-

ной книге изучаются последствия работы крупнейшей региональной организации по регулированию такой глобальной сферы, как международное судоходство, а также существующие отклонения от международных стандартов. Три кейс-стади сочетают в себе академический анализ и практические выводы и показывают, что законодательство ЕС о загрязнении окружающей среды с морских судов нарушает границы международного права. Отказ от проверки совместимости и возможных коллизий с международным правом соответствующе отражается на авторитете Евросоюза как глобального игрока и легитимности его регулирования.

9. Повышение уровня моря и его последствия для прав человека, безопасности и мира. Под ред. Э. Форнале.

Fornalé, E. (Ed.). (2025). *Sea level rise: implications for human rights, security, and peace*. Palgrave Macmillan.

В данной книге (в открытом доступе) изучаются последствия повышения уровня моря для прав человека. Последние данные подтверждают, что средний мировой уровень моря продолжит повышаться, делая прибрежные зоны менее пригодными или полностью непригодными для проживания. Более того, данные изменения увеличивают мобильность людей на национальном и международном уровнях. На фоне новых вызовов автор исследует, как международное право адаптируется к общим проблемам. В работе впервые предлагается рассмотреть применение инновационных теорий обоснования прав человека (разрабатываемых в актуальном проекте «Обоснование прав человека» в рамках программы «Горизонт Европа») в этой области и оцениваются доводы государств при толковании своих обязанностей по защите и при принятии мер по борьбе с изменениями климата. Книга построена вокруг трех тематических разделов: I) Повышение уровня моря, стабильность и безопасность; II) Повышение уровня моря и права затронутого населения; III) Повышение уровня моря и новые разработки на международном уровне.

10. Соглашение по морскому биологическому разнообразию в районах за пределами действия национальной юрисдикции: комментарии и анализ. Под ред. Дж. Моссопа, Д. Фристоуна.

Mossop, J., Freestone, D. (Eds.). (2025). *The Agreement on Marine Biodiversity of Areas beyond National Jurisdiction: commentary and analysis*. Oxford University Press.

Долгожданное Соглашение о сохранении и устойчивом использовании морского биологического разнообразия в районах за пределами действия национальной юрисдикции (Соглашение по морскому биоразнообразию) было окончательно утверждено ООН в 2023 году. Этот исторический документ влияет на ведение государствами деятельности в районах за пределами национальной юрисдикции (открытое море и глубоководное морское дно), а также способствует сотрудничеству и координации между различными международными организациями. Данное издание объединяет комментарии и аналитику международных экспертов, которые непосредственно участвовали в переговорах по Соглашению. В книге раскрываются предпосылки разработки Соглашения, анализируются переговоры, по итогам которого был утвержден итоговый текст, приводится постатейный комментарий, а также рассматриваются потенциальные проблемы, которые государствам предстоит учитывать для успешной имплементации Соглашения.

11. Д. Арресе. Автономия морских пространств.

Arrese, D. (2025). *The autonomy of maritime spaces*. Brill Nijhoff.

В морском публичном праве преобладает парадигма частной собственности, которая определяет морские пространства прибрежных государств как простые придатки к сухопутной территории государства. Эта парадигма лежит в основе широко распространенной интерпретации Конвенции ООН по морскому праву (UNCLOS), согласно которой морские пространства нестабильны и зависят от движения побережья. Вместе с тем такая точка зрения несет серьезную угрозу правовому режиму океанов, особенно в условиях повышения уровня моря из-за меняющегося климата. Напротив, в данной книге предлагается идея морских пространств как автономных явлений, независимых от физических изменений суши и являющиеся частью территории прибрежных государств.

12. С. Леви, П. Уотсон. Единственный стоящий флаг: прямые иски и обеспечение

международного морского экологического правопорядка.

Levy, S., Watson, P. (2025). *The only flag worth flying: direct action and the enforcement of international marine conservation law*. CRC Press.

Предмет международного экологического права вызывает множество споров относительно его легитимности и эффективности. Если законы без мер принуждения – это лишь полезные рекомендации, то как международные правовые

институты могут обеспечить достаточную защиту окружающей среды? В данной книге этот вопрос рассматривается через призму охраны морской среды с упором на деятельность «Общества охраны морской фауны» (Sea Shepherd, SSCS) и «Фонда капитана Пола Уотсона» (Captain Paul Watson Foundation, CPWF) как негосударственных субъектов, задействованных в обеспечении международного морского экологического правопорядка. ■

Обзор подготовлен Иваном Кобченко

VI. REVIEW OF NEW PUBLICATIONS ON MARITIME LAW

1. Zhuo, R. (2025). *A comparative study of international, U.S., and Chinese ship-source hazardous substances pollution: prevention, control, response, and compensation*. Routledge.

The book systematically discusses how to better regulate and reduce ship-source hazardous substances pollution. It analyses international, U.S., and Chinese laws and regulations from the perspectives of pollution prevention and control, emergency response and environmental remediation, and liability and compensation for damage. Through case studies of major ship-source hazardous substances pollution incidents in the United States and China, the author concludes that prevention, control, and response measures must be considered alongside conflicts between pollution control objectives and other economic, social, and political constraints.

2. Leucci, P. (Ed.). (2025). *ASCOMARE yearbook on the law of the sea, 2024. Volume 4: humanity across the waves – rethinking the law of the sea through a human rights lens*. Luglio Editore.

The Associazione di Consulenza in Diritto del Mare (ASCOMARE) is pleased to present the fourth volume of its Yearbook series on the Law of the Sea, which brings together contributions from distinguished international academics and practitioners. The volume explores the extent to which the law of the sea contributes, constructively or otherwise, to the development, application, and potential reconfiguration of collective frameworks for the protection of fundamental rights, including in areas not traditionally associated with the maritime domain.

3. Kapogianni, V., Loefflad, E. (Eds.). (2025). *Genocide and the ocean: law, history and genocidal realities beyond borders and beneath waves*. Routledge.

This collection explores the intricate legal, conceptual, and material relationship between genocide and the ocean. Traversing a wide range of topics, it brings into conversation numerous legal regimes that are too rarely considered in relation to one another – including, but not limited to, the international legal regime on genocide, international

human rights and refugee law, the law of the sea, international cultural heritage law and environmental law, the law of self-determination, and the criminality of maritime violence. Recognising that the relationship between genocide and the ocean exceeds what law alone can comprehensively capture through its own internal logic, contributors move beyond traditional doctrinal analysis to engage interdisciplinary perspectives.

4. Jubaidi, D., Khoirunnisa, K. (2025). *Legal navigation in sea transportation*. Cambridge Scholars Publishing.

This book provides a comprehensive exploration of the legal landscape surrounding the transportation of goods by sea, with a focus on the use of Letters of Indemnity (LoI) and Bills of Lading. This book aims to bridge the gap between legal theory and maritime business practice, shedding light on the challenges and complexities faced by shippers, carriers, and consignees in the application of these essential documents. The primary objectives are to analyse the regulatory frameworks governing ocean freight both internationally and nationally and to understand the legal implications of LoIs and Bills of Lading in maritime transport. This book uses a mixed-methodology approach, combining case studies, legal analysis, and industry examples to offer practical insights.

5. Krabbe, N., Langlet, D. (Eds.). (2025). *Marine bioprospecting, biodiversity and novel uses of ocean resources: new approaches in international law*. Hart Publishing.

Human use of marine resources is changing, as is the marine environment itself, and our understanding of marine ecosystems and biodiversity is developing. This open access book explores the challenges this raises for legal regimes pertaining to the oceans and their domestic implementation. It engages with developments in areas such as bioprospecting, fisheries, deep-sea mining and shipping. Several case studies discuss genetic resources and the implications of the new UN Agreement on marine biological diversity of areas beyond national

jurisdiction. A team of experts suggest new approaches to questions of interpretation, established management principles, and institutional relationships. Not limiting their scope to the international law of the sea, they also examine international environmental law, intellectual property rights, and domestic law.

6. Tettenborn, A., Kimbell, J. KC (Eds.). (2025). *Marsden and Gault on collisions at sea* (16th ed.). Sweet & Maxwell.

This book serves as an in-depth guide to the specialist and self-contained area of Collision and Loss in maritime law, examining recent cases and convention developments. The commentary proceeds seamlessly from navigational fault and the interpretation of the Collision Regulations towards special liability regimes and pollution. Updates to the 16th edition include important developments in the law of limitation; changes in the rules on jurisdiction; developments in the law of damages relevant to collisions; the new rules on collision statements of case; amendments to the Collision Regulations. The 16th edition also covers all relevant cases.

7. Zhan, X., Zhang, P. (2025). *Off-hire in merchant shipping: law and practice*. Informa Law from Routledge.

The book provides valuable insights into the mechanisms used to allocate losses resulting from delays and the contractual provisions governing these situations. For practitioners, this book solves the problem of navigating the complexities of off-hire clauses in maritime contracts by presenting the information in an accessible manner. It equips them with the knowledge required to effectively manage disputes, understand the rights and obligations of involved parties, and ensure the smooth operation of commercial relationships.

8. Tavakkoli, N. (2025). *Regulatory challenges of ship-source pollution: where EU legislation meets international law*. Nomos Verlags.

The EU has been an advocate for stricter regulations on ship-source pollution, adopting its own legislation, where international efforts have been deemed insufficient. This book explores the implications of the single largest regional organisation regulating a field as inherently global as international shipping, while diverging from internationally agreed standards. Three case studies that blend

academic analysis and practical insights show that EU legislation on ship-source pollution challenges the boundaries of international law. Avoiding to address their compatibility and possible conflicts with international law adequately reflects on the EU's credibility as a global player and the legitimacy of its rule-making.

9. Fornalé, E. (Ed.). (2025). *Sea level rise: implications for human rights, security, and peace*. Palgrave Macmillan.

This open access book explores the human rights implications of sea level rise. The recent data confirms that the global average sea level will continue to rise and to make coastal zones less habitable or uninhabitable. Furthermore, these changes are increasing human mobility at the domestic and international level. Against these challenges, the book explores how international law is changing in light of common concerns. For the first time, it offers a reflection on the application of the innovative human rights-justification theory (as being developed in the ongoing Horizon Europe 'Human Rights Justification' project) in this field by exploring the States' use of justifications in interpreting their protective duties and in adopting climate measures. The book is structured around three thematic sessions: I) Sea Level Rise, Stability and Security; II) Sea Level Rise and the Rights of Affected Population; III) Sea Level Rise: New Developments at International Level.

10. Mossop, J., Freestone, D. (Eds.). (2025). *The Agreement on Marine Biodiversity of Areas beyond National Jurisdiction: commentary and analysis*. Oxford University Press.

The long-awaited Agreement under the United Nations Convention on the Law on the Conservation and Sustainable Use of Marine Biological Diversity of Areas beyond National Jurisdiction (BBNJ Agreement) was finalised by the United Nations in 2023. This historic agreement impacts how States conduct activities in areas beyond national jurisdiction (the High Seas and Deep Seabed) while also promoting collaboration and coordination among various international organisations. This authoritative reference work brings together a range of international experts directly involved in the negotiations of the BBNJ Agreement to provide commentary and analysis. It offers a background to the development of the BBNJ Agreement, explores the negotiations that led to

the final text, provides article-by-article commentary and analyzes the potential issues that States will need to navigate to ensure the Agreement is implemented successfully.

11. Arrese, D. (2025). *The autonomy of maritime spaces*. Brill Nijhoff.

The law of the sea is dominated by a private property paradigm that portrays coastal states' maritime spaces as mere appurtenances of a state's land territory. This paradigm underlies a prominent interpretation of UNCLOS, which holds that maritime spaces are unstable and contingent upon the movements of the coast. This view, however, poses serious threats to the legal order of the oceans, especially in the face of climate change-induced sea-level rise. By contrast, this book advances that maritime spaces can be conceived as autonomous,

that is, independent of the land's physical changes and as part of the coastal state's territory.

12. Levy, S., Watson, P. (2025). *The only flag worth flying: direct action and the enforcement of international marine conservation law*. CRC Press.

The subject of international environmental law is fraught with debate over its legitimacy and efficacy. If laws without enforcement are merely good advice, then how can the environment be meaningfully protected by international legal institutions? This book examines that question through the lens of marine conservation, focusing on the Sea Shepherd Conservation Society (SSCS) and the Captain Paul Watson Foundation (CPWF) as non-state actors intervening directly to enforce international marine conservation laws. ■

The review was prepared by Ivan Kobchenko

[illegible]

Стань членом RUMLA

Ассоциация морского права (RUMLA) – некоммерческая организация, представляет Россию в Международном морском комитете, занимается изучением и унификацией морского права.



191124, Санкт-Петербург, ул. Орловская, д. 1А, офис 31-Н

тел.: +7 (812) 401-48-10

e-mail: rumla@rumla.org | web: rumla.org

Членами Ассоциации могут быть граждане РФ или юридические лица РФ

☐ гражданин РФ ☐ юридическое лицо РФ

ФИО/название компании

Должность/сфера деятельности компании

Регион деятельности,
адрес для корреспонденции

О себе/о компании (информация будет доступна членам RUMLA)

*Дополнительная информация,
которую Вы хотели бы нам сообщить/
цели вступления в организацию*

Дата: _____

Подпись: _____

Согласие на обработку персональных данных

Для рассылки сведений о деятельности Ассоциации, направления уведомлений в соответствии с Уставом Ассоциации, а также информирования посетителей сайта rumla.org о членах Ассоциации в соответствии с Политикой обработки персональных данных (размещена на сайте rumla.org) даю согласие Ассоциации по содействию в развитии международного публичного и международного частного морского права, расположенной по адресу: Санкт-Петербург, Орловская ул., д. 1, лит. А, офис 31-Н, на обработку моих персональных данных, указанных мной в настоящем Заявлении, то есть на совершение действий, предусмотренных п. 3 ст. 3 Федерального закона от 27 июля 2006 г. № 152-ФЗ «О персональных данных». Настоящее согласие действует со дня его подписания до дня отзыва в письменной форме.

Подпись: _____





ISSN 2782-6872



9 772782 687007 >