



RUSSIAN  
MARITIME LAW  
ASSOCIATION

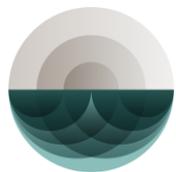
No 2 / July 2020

# Обзор новостей морского права

Новости | Аналитика

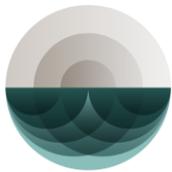
Июль 2020  
[rumla.org](http://rumla.org)





## ОГЛАВЛЕНИЕ

<b>I. Новые публикации Ассоциации морского права RUMLA</b>	<b>2</b>
<b>II. Обзор законодательства в России</b>	<b>2</b>
<b>III. Обзор судебной практики в России</b>	<b>3</b>
❖ Арест судов по небольшим требованиям: имеет ли размер значение? .....	3
❖ Морские залогов в банкротстве: можно ли встать сразу в две очереди? .....	4
❖ <i>Hit-and-run</i> в морских портах: когда доказательств личности ответчика достаточно? .....	5
❖ Между молотом и наковальней: суд решил, чьим указаниям должен следовать портовый терминал .....	6
❖ Близок локоток, да не укусишь: когда собственные условия перевозки мешают удержать груз .....	7
❖ Английское право и залогов из чартеров в астраханском суде .....	8
❖ Невостребованные грузы и ненадлежащие иски .....	10
❖ Ошибка экипажа или нарушение правил плавания: суд решил судьбу возмещения за гибель «Капитана Когелева» .....	11
❖ Заключение Ространснадзора: можно ли их оспорить? .....	12
❖ Есть ли место для неосновательного обогащения в судоремонтных контрактах? .....	14
<b>IV. Обзор зарубежного законодательства и международных новостей</b>	<b>15</b>
<b>V. Обзор зарубежной судебной практики</b>	<b>15</b>
❖ Английский суд: собственник причала тоже может ограничивать свою ответственность .....	15
❖ На <i>Equasis</i> надейся, но сам не плошай: почему важно не упускать из виду бербоут-фрахтователей .....	17
❖ Насколько окончательна окончательная оценка качества топлива? .....	18
❖ Вдове погибшего при утилизации судна разрешили судиться с продавцом корабля в Англии .....	19
❖ Американский суд вынес первое решение по «коронавирусному» иску против круизной линии .....	20
<b>V. Обзор новинок литературы по морскому праву</b>	<b>21</b>



## I. Новые публикации Ассоциации морского права RUMLA

### ❖ COVID-19 и споры по чартерам. Часть 1: общие вопросы

Продолжающаяся эпидемия COVID-19 затронула каждый без исключения сектор морского бизнеса — в том числе и рынок фрахтования судов. В Части 1 команда RUMLA рассказывает, по каким вопросам фрахтования наиболее вероятно возникнут споры — вне зависимости от типа чартера.

### ❖ COVID-19 и споры по чартерам. Часть 2: тайм-чартеры и рейсовые чартеры

В Части 2 команда RUMLA рассматривает ряд специфических проблем, которые возникают в связи с эпидемией коронавируса в спорах по договорам фрахтования на время (тайм-чартерам) и на рейс (рейсовым чартерам).

## II. Обзор законодательства в России

### ❖ Владимир Путин подписал пакет законов по преференциям в Арктике

Потенциальные резиденты смогут воспользоваться нулевой ставкой налога на прибыль в течение 10 лет (кроме добычи полезных ископаемых). Кроме того, существенно понижены региональные налоги на прибыль, имущество, землю. Предусматриваются также налоговые вычеты на НДС и нулевая ставка НДС на ледокольную проводку, морскую перевозку и перевалки экспортно-ориентированных грузов. Наконец, упрощается целый ряд административных проверок и устанавливается возможность применения в Арктике свободной таможенной зоны в некоторых портах и аэропортах.

### ❖ Владимир Путин подписал изменения в КТМ

Изменения внесены в ст. 5 и 51 КТМ РФ. Правительство теперь сможет устанавливать порядок взаимодействия федеральных и региональных органов исполнительной власти и организаций при поисковых и спасательных операциях на море. Кроме того, уточняется, что выдача разрешений на плавание судов в акватории Северного морского пути и удостоверений о праве ледовой лоцманской проводки судов в его акватории осуществляется Росморречфлотом по согласованию с Госкорпорацией «Росатом».

### ❖ Опубликован проект постановления правительства о лицензировании на водном транспорте

Два новых положения будут распространяться на перевозки пассажиров внутренним водным и морским транспортом, а также на погрузочно-разгрузочную деятельность в отношении опасных грузов на внутреннем водном транспорте и в морских портах. Текст проекта доступен по [ссылке](#).

### ❖ Госдума РФ вернула ко второму чтению законопроект о хранении агрохимикатов в портах

Поправки предполагают снятие запрета на хранение агрохимикатов в портах и направлены на наращивание экспорта и строительство новых терминалов по перевалке агрохимикатов. Вместе с тем планируется запретить строительство новых хранилищ агрохимикатов в прибрежных защитных полосах (30-50 м от берега). Однако в защитной полосе на территории порта хранить химикаты разрешат,

если хранилище введено в эксплуатацию до 2013 года. Поправки к законопроекту принимаются до 1 сентября 2020 г.

### ❖ Допускать иностранные суда для работ в России предлагается лишь в случае отсутствия специализированного флота

Проект нового Постановления Правительства позволит использовать иностранные суда для каботажных, подъема затонувшего имущества, гидротехнических работ и разработки минеральных ресурсов в российских водах — но только, если требуются специализированные суда, которых нет в судовых реестрах РФ. Полный текст проекта доступен по [ссылке](#).

### ❖ Владимир Путин подписал закон о зачислении в федеральный бюджет платы за вред водным объектам

Платежи за вред водным объектам в собственности РФ будут перечисляться в федеральный бюджет. В результате многомиллиардная компенсация «Норникеля» за разлив топлива в Красноярском крае будет направлена не в бюджет Норильска, а в федеральный бюджет. При этом нет никаких гарантий, что выплаченные суммы будут направлены на восстановление экологии региона. С полным текстом опубликованного закона можно ознакомиться по [ссылке](#).

### ❖ Президент подписал закон о предупреждении и ликвидации разливов нефти и нефтепродуктов

По новым правилам нефтедобывающие компании обязаны будут, среди прочего, разрабатывать планы по предупреждению и ликвидации разливов нефти и нефтепродуктов. Кроме того, эксплуатирующие организации обязаны предоставить достаточное финансовое обеспечение для реализации этих планов (например, в виде банковской гарантии, договора страхования или резервных фондов). Это обеспечение должно быть направлено на возмещение в полном объеме вреда, причиненного окружающей среде, жизни, здоровью и имуществу граждан, имуществу юридических лиц до дня начала эксплуатации объектов недропользования и при осуществлении деятельности по производству и обращению с углеводородным сырьем и произведенной из него продукцией. Закон вступит в силу с 2021 г. С полным текстом нового закона можно ознакомиться по [ссылке](#), а подробный анализ нововведений доступен [здесь](#).



#### ❖ Опубликованы проекты Положений о морских лоцманах и о лоцманах на внутренних водных путях

Проекты устанавливают требования, предъявляемые к кандидатам в лоцманы и морским лоцманам, работающим в акваториях морских портов, на подходах к ним и на внутренних морских путях, права и обязанности лоцманов при осуществлении проводки, а также порядок выдачи лоцманских удостоверений. С проектами можно ознакомиться [здесь](#) и [здесь](#).

#### ❖ Опубликован проект Порядка взаимодействия органов власти и организаций при проведении спасательных операций на море

В проекте разграничены полномочия и функции органов исполнительной власти, региональных органов и частных организаций при проведении поисковых и спасательных операций на море. Кроме того, проект устанавливает границы поисково-спасательных зон. Текст документа доступен по [ссылке](#).

#### В других новостях

- ❖ В Мурманской области отменена самоизоляция для экипажей
- ❖ ФНС меняет форму подачи информации о судах и их владельцах
- ❖ Газпромнефть продала первый груз арктической нефти в Китай
- ❖ НОВАТЭК поставил первую партию СПГ в Японию по Севморпути
- ❖ Роспотребнадзор разработал рекомендации по профилактике коронавируса на внутреннем пассажирском водном транспорте
- ❖ Бункеровку предлагается отдельно включить в перечень операций по перегрузке с судна на судно за пределами портов
- ❖ Общественный совет при Минприроды поддержал поэтапный отказ от использования нефтяного топлива в Арктике
- ❖ Опубликован законопроект об определении стоимости строящихся судов в России

### III. Обзор судебной практики в России

#### Арест судов по небольшим требованиям: имеет ли размер значение?

#### Определение АС СПб и ЛО от 15.07.2020 по делу № А56-56894/2020 (ООО «Балтийская топливная компания» v. Conger Elbpartner Shipping Co. Ltd)

**Факты:** Балтийская топливная компания поставила топливо на 34 тыс. долларов на судно *The Conger* (контейнеровоз 1995 г. постройки) по заказу оператора судна (Shortsea). Оператор действовал от имени и в интересах собственника судна (MS Conger) и его бербоут-фрахтователя (Conger Elbpartner). Не получив оплаты за топливо, поставщик подал заявление об аресте судна в Санкт-Петербурге.

**АС СПб и ЛО:** заявление об аресте удовлетворено. Поскольку при заключении договора поставки топлива оператор действовал от имени собственника и бербоут-фрахтователя, именно они являются ответственными по морскому требованию истца. Наложение ареста на судно не ставится в зависимость от соразмерности заявленного требования (34 тыс. долларов) и стоимости судна (потенциально несколько миллионов долларов). Арест судна в соответствии с Конвенцией 1952 года и КТМ РФ является специальной мерой по обеспечению морского требования и не требует от истца никакого дополнительного обоснования, помимо установленного Конвенцией – т.е. истец должен доказать только наличие морского требования и принадлежности судна ответственному по такому требованию лицу.

**Комментарий:** очень простое и в целом правильное определение – в котором, однако, подчеркивается весьма неочевидная для российских судов мысль: арест морского судна не является обычной обеспечительной мерой в смысле АПК РФ. Арест судна – очень часто единственный способ для истца получить оплату по своему требованию, ведь ответчик и его имущество находятся за пределами юрисдикции российского суда. Кроме того, зачастую основная цель ареста для истца – не обратить взыскание на судно, а под угрозой ареста получить от

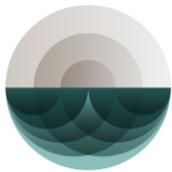
страховщика ответственности судовладельца (P&I клуба) самостоятельное обеспечение для своих требований в форме гарантийного письма, независимой гарантии или даже передачи наличных денег на хранение суду.

Поэтому арест судна не может зависеть от размера требования истца и его соотношения со стоимостью корабля или возможными расходами судовладельца из-за ареста. Ч. 2 ст. 91 АПК, согласно которой обеспечительные меры должны быть соразмерны заявленному требованию, не должна применяться к арестам судов в принципе. Иначе требования самых незащищенных категорий истцов (например, моряков или поставщиков бункерного топлива), которые никогда не могут быть достаточно велики по сравнению со стоимостью судна или расходами судовладельца, всегда будут оставаться необеспеченными. Чем дороже судно, тем более безнаказанно может вести себя судовладелец с такими истцами – ведь его судно стоит слишком дорого и приносит слишком много прибыли, чтобы быть арестованным по мелким искам.<sup>1</sup>

По тем же причинам истец не должен доказывать, что без ареста судна ему будет сложно исполнить последующее решение суда/арбитража или что отказ в аресте приведет для него к значительному ущербу – несмотря на то, что именно этого требует ч. 2 ст. 90 АПК. Эти условия либо должны предполагаться соблюденными каждый раз, когда подается заявление об аресте, либо ч. 2 ст. 90 не должна применяться в целом.

Совершенно неразумно заставлять истца доказывать, что судно является единственным имуществом ответчика, что истец не сможет

<sup>1</sup> Martin Davies, *Wrongful Arrest of Ships: A Time for Change – A Reply to Sir Bernard Eder*, 38 Tulane Maritime Law Journal 137, 139-140 (2013).



арестовать судно в другой юрисдикции или что без ареста истец не сможет при желании исполнить последующее судебное решение. Во-первых, учитывая крайне запутанную и непрозрачную структуру владения судами, истец практически никогда не сможет доказать, что судно – единственный актив ответчика. Даже если у ответчика действительно нет других активов, это не должно давать ему иммунитет от ареста. Платежеспособные судовладельцы чаще всего могут избежать ареста с помощью гарантийных писем от своих P&I клубов. Если же судовладелец не может получить такое письмо, то он в большинстве случаев неплатежеспособен – аргумент в пользу ареста для большей защиты интересов истца.

Во-вторых, истец практически всегда сможет найти альтернативную юрисдикцию для ареста. Поэтому то, что судно может быть арестовано в Англии, США или Бельгии (где арест почти автоматический), не должно иметь значения для решения об аресте в России. Иначе истцы в России в принципе не смогут добиться ареста судов, вовлеченных в серьезную международную торговлю.

В-третьих, истец также почти всегда сможет найти страну, где можно попробовать исполнить окончательное решение российского суда – или

же вообще исполнить решение в России, обратив взыскание на судно ответчика, когда оно зайдет в российский порт. Арбитражные же решения исполняются по Нью-Йоркской конвенции 1958 г. почти везде. Но тогда зачем в принципе нужна процедура ареста до суда или арбитража? Помимо этого, исполнение решения за рубежом или арест судна в альтернативной юрисдикции будут чаще всего непропорционально дороги для истца с небольшим требованием.

Наконец, даже с чисто легалистской точки зрения ст. 1(2) и 2 Конвенции 1952 г. устанавливают исключительный перечень *условий* для удовлетворения заявления об аресте. По ст. 6 Конвенции национальное законодательство (АПК) может регламентировать только *порядок* подачи и рассмотрения заявления об аресте – но не может устанавливать дополнительные *условия* для ареста<sup>2</sup> (соразмерность размера требования стоимости судна, невозможность последующего исполнения решения суда, значительный ущерб истцу и т.д.). Если к аресту применяется Конвенция (например, судно ходит под флагом страны-участницы), то для применения этих излишних требований АПК нет места.

### Арест и иные обеспечительные меры: In brief

- ❖ Запрет на совершение регистрационных действий в отношении судна без ограничения его передвижения не является арестом в смысле КТМ РФ и Конвенции 1952 г. об аресте и может быть наложен в качестве обычной обеспечительной меры:
  - ✓ по иску таможенного органа о взыскании пошлин, если неуплата пошлин произошла в связи со ввозом судна на территорию России – [Определение АС Камчатского края от 14.07.2020 по делу № А24-3345/2020](#);
  - ✓ по заявлению арбитражного управляющего о признании недействительным договора дарения доли в уставном капитале между должником и ответчиком – [Определение Арбитражного суда Приморского края от 15.07.2020 по делу № А51-15788/2017](#);
  - ✓ по заявлению конкурсного управляющего о признании недействительным договора купли-продажи судна между должником и ответчиком – [Определение Арбитражного суда Республики Крым от 14.07.2020 по делу № А83-16029/2018](#).

### Морские залоги в банкротстве: можно ли встать сразу в две очереди?

#### Постановление АС Поволжского округа от 12.02.2020 по делу № А12-37666/2015 (банкротство ООО «Волго-Донское судовое агентство» – ВДСА)

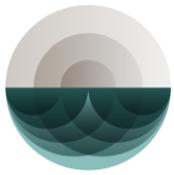
**Факты:** истец работал капитаном судна «Борислав» (флаг – Острова Кука), находящегося в собственности ВДСА (должник) и сданного в **вбербоут**-чартер компании VDSA Oil. Однако трудовой договор истец заключил с менеджером судна (Cowan Management). В 2015 г. ВДСА признали банкротом, а в 2016 г. истец обратился в АС Волгоградской области для включения требований о невыплате зарплаты в реестр. Конкурсный управляющий возражал, что между должником и истцом нет трудового договора.

В несколько противоречивом **определении** суд решил, что требования капитана являются «морскими», обеспечиваются морским залогом на судно должника и подлежат преимущественному удовлетворению перед требованиями из зарегистрированной ипотеки судна. Затем суд указал, что морские требования капитана к собственнику являются

дополнительными к его договорным требованиям против работодателя (менеджера), а потому следуют их судьбе и должны быть включены во вторую очередь реестра – как будто бы между капитаном и собственником был трудовой договор. Резолютивная часть определения гласила: «включить требование ... во вторую очередь реестра как обеспеченное морским залогом на судно «Борислав» и подлежащее преимущественному удовлетворению перед требованиями [из ипотеки]». Суд не указал, из какого именно имущества эти требования должны удовлетворяться – только из судна или из всей конкурсной массы.

В 2017 г. судоремонтный завод арестовал «Борислава» и продал на торгах. Вероятно, истец не получил ничего с торгов, но потерял морской залог – т.к. принудительная продажа судна после ареста ведет

<sup>2</sup> Francesco Berlingieri, *Berlingieri on Arrest of Ships, Vol. 1* (6<sup>th</sup> ed., 2016), §10.02.



к прекращению залога (п. 1 ст. 371 КТМ). Разочарованный капитан потребовал от управляющего погасить свои требования за счет любого другого имущества должника, кроме проданного судна. Управляющий отказался, утверждая, что поскольку требования истца были внесены в реестр как обеспеченные морским залогом, а судно продано, то залог прекратился – а из другого имущества должника истец удовлетвориться не может в принципе, т.к. у него нет трудового договора с должником. Капитан снова обратился в АС Волгоградской области, чтобы понудить управляющего к выплате.

**АС Волгоградской области:** разногласия разрешены в пользу управляющего. Включая требования капитана к должнику во вторую очередь реестра в 2016 г., суд квалифицировал их исключительно как основанные на морском залоге. В том же определении 2016 г. суд установил, что трудовые отношения между капитаном и должником отсутствуют.

Следовательно, поскольку морской залог на судно прекращен продажей, а трудового договора между капитаном и должником нет, то требования капитана не могут быть погашены ни из стоимости судна (т.к. на него уже нет залога), ни из иного имущества должника (т.к. у истца нет трудового договора, чтобы попасть во вторую очередь).

**12ААС:** определение оставлено в силе с той же мотивировкой.

**АС Волжского округа:** акты нижестоящих судов отменены, спор направлен на новое рассмотрение. Суды полагали, что определением 2016 г. был закреплен статус капитана исключительно как кредитора-залогодержателя, т.е. он мог погашать свои требования только из стоимости судна.

Однако этого не было сказано в тексте определения. Тот факт, что требования истца по зарплате обеспечены в силу закона морским залогом, не означает сам по себе, что они были включены в реестр как основанные на этом залоге. Более того, из резолютивной части этого определения 2016 г. следует, что требования капитана были включены во вторую очередь реестра – т.е. как требования из трудового договора о выплате зарплаты, а не как требования из залога.

Это определение не было оспорено, а требования капитана не были исключены из реестра. Поэтому даже если между истцом и должником

на самом деле отсутствовал трудовой договор, суды не могут повторно рассматривать уже разрешенный в 2016 г. вопрос о правильности включения требований капитана в реестр как трудовых.

**Комментарий:** В рассматриваемых судебных актах и, преимущественно, в Определении от 20 мая 2016 года АС Волгоградской области смешаны несколько правовых категорий, которые необходимо проанализировать отдельно для разрешения вопроса о возможности включения требований капитана в реестр требований кредиторов.

По вопросу морского залога – требования по заработной плате действительно обеспечиваются морским залогом на судно (подп. 1 п. 1 ст. 367 КТМ РФ). Вместе с тем, как следует из Определения – капитан судна «Борислав» работал на судне с 29.12.2014 по 13.05.2015. Если следовать положениям ст. 371 КТМ РФ о моменте прекращения морского залога, суду также следовало проанализировать вопрос об истечении годичного срока, в течение которого морской залог на судно прекращается, если судно не стало предметом ареста, ведущего к принудительной продаже.

Второй аспект состоит в том, что, если требования капитана все же обеспечивались морским залогом – судно должно было учитываться в конкурсной массе отдельно и за счет средств от продажи в первую очередь следовало удовлетворять требования, обеспеченные морским залогом в порядке, предусмотренном КТМ РФ, т.е. преимущественно перед требованиями судоремонтного завода.

Применение к требованиям капитана положений российского трудового законодательства исходя из текста анализируемых судебных актов представляется спорным. В судебных актах подчеркивается, что ВДСА трудовой договор с капитаном не заключался. Поскольку трудовой договор был заключен с иностранной компанией, флаг судна – Острова Кука, есть основания полагать, что трудовой договор был подчинен иностранному праву. Судами также не исследован вопрос применения Международной конвенции о труде в морском судоходстве 2006 г., в которой прописывается термин «работодатель» и обязательность страхования ответственности работодателя по требованиям из заработной платы. Таким образом, включение требований капитана во вторую очередь в отсутствие детального анализа о возможной взаимосвязанности работодателя и ВДСА представляется необоснованным.

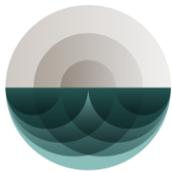
## Hit-and-run в морских портах: когда доказательств личности ответчика достаточно?

### Постановление АС Дальневосточного округа от 03.07.2020 по делу № А59-2747/2019 (ООО «Сахалин-Шельф-Сервис» v. ООО «ФЕМКО-Менеджмент»)

**Факты:** Сахалин-Шельфу принадлежал судоремонтный причал. В октябре 2018 г. у причала, параллельно кранцевой защите, было пришвартовано судно «Бия», принадлежащее Фемко. В предполагаемый день навала в порту ухудшились погодные условия, и у «Бии» оторвался один из швартовых концов, а остальные ослабли. После выхода «Бии» из порта собственник причала обнаружил, что колесоотбойный брус на нем поврежден. Однако уже через полтора часа у причала пришвартовалось новое судно. Полагая, что ущерб

причинен «Бией», собственник потребовал от Фемко возместить расходы на ремонт.

В качестве доказательств того, что именно «Бия» совершила навал, истец ссылался на: 1) запись в судовом журнале «Бии» об обрыве швартового конца; 2) запись в вахтенном журнале истца о том, что после отхода судна один из стивидоров заметил повреждение причала; 3) контрольные листы осмотра причала работниками истца до и после



отхода «Бии» (подписаны только истцом, ответчик в осмотрах не участвовал).

Ответчик возражал, ссылаясь на: 1) зафиксированный на видео осмотр судна экипажем после ухода из порта и получения сообщения о повреждении причала; 2) записи в судовом журнале «Бии» о немедленной замене оборвавшегося швартового и корректировке положения судна; 3) заключение трех специалистов (работники ответчика с длительным стажем работы на судах, в т.ч. в должности капитана) о том, что действия экипажа «Бии» не нарушали правил стоянки судов, соответствовали хорошей морской практике, а судно не могло задеть причал из-за качки, т.к. было прижато к нему с помощью подруливающих устройств.

**АС Сахалинской области:** в удовлетворении иска отказано. Истец не доказал, что навал совершен именно судном «Бия». Факт совершения навала «Бии» на причал не подтверждается прямыми достоверными доказательствами. Так, ни в судовом журнале ответчика, ни в записях капитана порта не содержится указаний на повреждение причала «Бией» в предполагаемый период навала – хотя капитан судна обязан отражать в судовом журнале такие события и сообщать о них капитану порта. Контрольные листы осмотра причала являются недостаточными доказательствами, т.к. осмотр производился в отсутствие ответчика. Тот факт, что через полтора часа после предполагаемого навала к причалу с поврежденным колесоотбойным брусом пришвартовалось новое судно (что запрещено [Общими правилами плавания и стоянки судов в морских портах, п. 139](#)), делает контрольные листы осмотра причала еще менее достоверными. Запись в судовом журнале об обрыве швартового сама по себе также не достаточна, т.к. в заключении специалистов ответчика указано, что порванный конец был немедленно заменен.

**5ААС:** решение оставлено без изменения со схожей мотивировкой. Хотя [п. 139 Общих правил стоянки судов](#) запрещает швартовку, если

повреждены «отбойные устройства», а в настоящем деле поврежден был колесоотбойный брус, это различие не имеет значения для оценки доказательств истца о повреждении причала именно ответчиком. Поскольку истец допустил швартовку нового судна у якобы уже поврежденного причала, это делает его утверждения о повреждении именно во время стоянки «Бии» менее достоверными. Несмотря на то, что заключение специалистов стороны спора не поименовано прямо в АПК, оно отвечает признакам доказательства, является «иным документом» по ст. 89 АПК и является относимым и допустимым.

**АС Дальневосточного округа:** решение и постановление оставлены в силе. Суд кассационной инстанции оценивает лишь правильность применения нижестоящими судами норм права к установленным фактам. Кассационный суд не может переоценивать доказательства, уже оцененные нижестоящими судами, и не может сам устанавливать иные фактические обстоятельства. Поэтому он не может изменить вывод нижестоящих судов о недостаточности доказательств того, что именно «Бия» совершила навал.

Имеющиеся доказательства личности ответчика недостаточны в любом случае, т.к. все они являются косвенными и позволяют сделать только вероятностный вывод о том, кто именно совершил навал. В то же время, необходима такая совокупность косвенных доказательств, которая позволяет сделать однозначный, а не вероятностный вывод, либо же совокупность косвенных и прямых доказательств. Даже если нижестоящие суды неверно применили [п. 139 Общих правил стоянки судов](#) и неоправданно посчитали, что повреждение колесоотбойного бруса (а не отбойного устройства) делает швартовку новых судов незаконной, это не меняет вывод о недоказанности личности ответчика и не является нарушением норм права, способным повлечь отмену решения.

## Между молотом и наковальней: суд решил, чьим указаниям должен следовать портовый терминал

### Постановление 15ААС от 06.07.2020 по делу № А32-48735/2019 (Vartech Enterprise Ltd v. ООО «Новороссийский судоремонтный завод»)

**Факты:** в сентябре 2018 г. общество Премьер-Ойл (продавец) продало фирме RU-VI Trading (трейдер 1) некоторое количество стали. Для вывоза стали из Новороссийска трейдер 1 тогда же заключил с судоремонтным заводом – который выступал как оператор портового терминала – смешанный договор на перевалку груза и оказание транспортно-экспедиторских услуг. По его условиям терминал обязан был погрузить сталь на номинированное трейдером 1 судно. Изначальный продавец стали (Премьер-Ойл) по поручению трейдера 1 доставил сталь в терминал. В 77 накладных на сталь грузоотправителем был указан продавец, получателем – терминал, плюс в накладных содержалась приписка «по поручению [трейдера 1]». Вскоре трейдер 1 номинировал для погрузки судно *The Hoogvliet*.

Вероятно, между продавцом и трейдером 1 возник спор по оплате стали. В день номинации судна продавец отозвал уже одобренную таможенную декларацию на вывоз и уведомил терминал, что является

собственником стали и единственным уполномоченным распоряжаться ей. Погрузка на *The Hoogvliet* приостановилась. Терминал ответил продавцу, что поскольку между ними нет договора, то терминал не обязан исполнять указания продавца по стали. В тот же день продавец перепродал сталь компании Vartech (трейдер 2) и получил новую декларацию на вывоз, в которой экспортером был указан уже трейдер 2. Этот трейдер 2 также уведомил терминал, что является собственником стали, и по уже имеющемуся у него с терминалом смешанному договору на перевалку/экспедицию номинировал для погрузки другое судно, *The CC Parga*.

В итоге порт оказался в ситуации, когда три лица (продавец, трейдер 1 и трейдер 2) заявляют о собственности на сталь, а оба трейдера по отдельным договорам перевалки номинировали для погрузки разные суда. Порт отказался принимать номинацию трейдера 2 и грузить сталь на новое судно, т.к. сталь была получена им по поручению трейдера 1.



Треjder 2 обратился к порту с иском об обязанности исполнить договор перевалки и погрузить-таки сталь на номинированное судно.

**АС Краснодарского края:** в удовлетворении иска отказано. Только трейдер 1 мог давать терминалу обязательные указания по грузу. Несмотря на наличие договоров с терминалом у обоих трейдеров, оплату услуг терминала по хранению и перевалке стали произвел только трейдер 1.

Хотя суд и не решал вопрос о том, кому из трейдеров принадлежит право собственности на сталь, для определения надлежащего заказчика по договорам перевалки все же имеет значение, как исполнялись договоры поставки между продавцом и трейдерами. Договор продавца с трейдером 2 был заключен уже после физической доставки стали терминалу по договору с трейдером 1. Трейдер 2 не упоминался ни в одной из 77 накладных на перевезенный в терминал груз.

По условиям договора между продавцом и трейдером 2 сталь не считалась уже доставленной трейдеру 2. Напротив, поставка осуществлялась на условиях Incoterms DAP (Delivered at Place) терминал с датой поставки в будущем, т.е. для доставки трейдер 2 должен был принять сталь в указанные даты в терминале. Однако трейдер 2 не представил терминалу доказательств доставки, принятия стали или ее оплаты по договору, поэтому терминал правомерно полагал, что трейдер 2 не имеет права распоряжаться сталью. Доказательство оплаты стали трейдером 2 в виде свифт-перевода является ненадлежащим доказательством, т.к. переведено в судебном заседании на русский язык представителем истца без диплома переводчика.

Наконец, иск об обязанности терминала совершить погрузку стали не может быть удовлетворен, т.к. погрузку невозможно осуществить без содействия капитана судна, портовых властей и таможенных органов. Следовательно, у терминала отсутствует объективная возможность исполнить судебный акт – что является основанием для отказа в иске об исполнении в натуре.

**15ААС:** решение оставлено без изменения с аналогичной мотивировкой. Своими противоречивыми указаниями продавец, трейдер 1 и трейдер 2 создали для терминала правовую неопределенность относительно того, кто может распоряжаться сталью.

Следовательно, отказ терминала исполнять указания трейдера 2 не может считаться нарушением договора перевалки еще и поэтому.

**Комментарий:** в этом деле терминал оказался в незавидном положении. У обоих трейдеров были заключены с ним договоры на перевалку/экспедицию спорного груза, и от всех сторон спора, включая изначального продавца, поступали противоречивые указания.

Обычно для распоряжения грузом заказчик в таком смешанном договоре не обязан доказывать терминалу наличие права собственности на груз (например, заказчиком может быть экспедитор, организующий мультимодальную перевозку). Однако если несколько потенциально управомоченных заказчиков дают терминалу противоречивые указания по одинаковым договорам в отношении одного груза (как в настоящем деле), суд может начать оценивать, у кого из заказчиков имеется больше прав на груз. Для этого требуется изучить, как заказчики получили свои заявляемые права – т.е. взглянуть на исполнение ими предшествующих договоров. Хотя суды в этом деле особо подчеркивают, что не решают вопрос о праве собственности на сталь, они по сути разрешают весьма схожий вопрос о том, кто из двух трейдеров между собой имеет больше прав распоряжаться этой сталью.

С процессуальной точки зрения такой спор может разрешаться несколькими способами. Один из притязующих на груз заказчиков может подать иск против терминала, при этом другой заказчик выступает третьим лицом (не самый удачный вариант, т.к. принудить терминал к погрузке нельзя). Один из заказчиков может подать иск о признании права собственности против другого (как предлагает судья Галов в постановлении 15ААС), и в случае выигрыша дать указания терминалу.

Возможен и третий вариант, не принятый пока в России, но существующий в странах общего права.<sup>3</sup> Это т.н. *interpleader* (буквально – «вовлечение в спор между собой»). Используя схожий механизм, терминал смог бы подать заявление о принудительном возбуждении процесса между заказчиками, чтобы суд определил, чьи указания терминал должен исполнять. При этом после удовлетворения такого заявления терминал переставал бы быть участником процесса и не нес бы судебных расходов.

## Близок локоток, да не укусишь: когда собственные условия перевозки мешают судовладельцу удержать груз

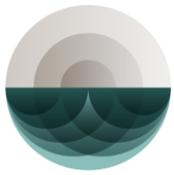
Постановление 14ААС от 03.07.2020 по делу № А05-11265/2019  
(ООО «Транс-НАО» v. ООО «Логистик 29»)

**Факты:** между Логистик (экспедитор) и Транс-НАО (перевозчик) был заключен договор перевозки, по условиям которого по заявкам Логистик Транс-НАО перевозит грузы из Архангельска в порты Крайнего Севера. Экспедитор обязался оплачивать 50% фрахта по каждому судну авансом до начала погрузки, а оставшиеся 50% – до

момента выгрузки в порту назначения. За период с октября 2017 г. по октябрь 2018 г. экспедитор задолжал фрахт на 2 млн рублей.

В сентябре 2019 г. перевозчик произвел удержание нескольких строительных вагончиков, предназначавшихся для компании АСК (грузополучатель) в порту Архангельска, а через год обратился в АС

<sup>3</sup> Например, в США – см. 28 U.S. Code § 1335, американские Федеральные правила гражданского процесса, ст. 22.



Архангельской области для взыскания фрахта и обращения взыскания на вагончики. Экспедитор не оспаривал факт и размер задолженности, но возражал против обращения взыскания на груз.

**АС Архангельской области:** иск удовлетворен в части взыскания фрахта, в части обращения взыскания на груз отказано. Предусмотренное п. 4 ст. 160 КТМ право на удержание груза выступает в качестве обеспечения оплаты фрахта за конкретную перевозку. При этом условиями договора перевозки должно быть предусмотрено, что оплата фрахта производится именно получателем груза, которого в данном случае следует рассматривать как залогодателя. Однако из коносаментов и договора перевозки не следует, что оплачивать фрахт обязан грузополучатель (АСК). Напротив, эта обязанность в тексте договора перевозки между Логистик и Транс-НАО напрямую возложена на Логистик.

Кроме того, поскольку груз удерживается в порту отправления, то его перевозка в принципе не производилась, а у Транс-НАО не возникло еще требований в отношении груза. Следовательно, удерживая груз, Транс-НАО пытается удовлетворить свои требования к экспедитору за прошлые перевозки иных грузов. Однако п. 4 ст. 160 КТМ не позволяет удерживать конкретный груз в счет долгов по иным перевозкам. Наконец, спорный груз принадлежит не экспедитору, а грузополучателю. Учитывая, что грузополучатель не обязан уплачивать фрахт по условиям договора, обращение взыскания на его имущества в счет удовлетворения требований против экспедитора недопустимо.

**14ААС:** решение оставлено без изменения. Аргумент перевозчика о том, что удержание осуществлено для удовлетворения требования о предварительной оплате фрахта за конкретную перевозку вагончиков, оставлен без внимания.

**Комментарий:** по смыслу п. 2 ст. 160 КТМ перевозчик может удерживать груз только для удовлетворения требований (например, об уплате фрахта или демереджа), вытекающих из договора перевозки

удерживаемого груза. Но что делать, если часть требований, в счет которых удерживается груз, возникла из прошлых перевозок, а часть – из договора перевозки спорного груза? Вероятно, 14ААС посчитал, что поскольку основной целью удерживающего груз Транс-НАО было получение недоплаченного фрахта за прошлые перевозки, то у Транс-НАО в целом нет права на удержание.

В данном деле суду не пришлось решать этот вопрос прямо, т.к. он нашел иные основания для отказа перевозчику в обращении взыскания на груз. Во-первых, Транс-НАО удержал спорные вагончики в порту отправления. Это дало суду основания не применять ст. 160 КТМ в целом. Ст. 160 называется «Платежи *при выдаче груза получателю*. Право удержания груза». Судя по всему, суд посчитал, что удержание по этой статье возможно, только если задолженность возникает по платежам при выдаче груза (но не по платежам перевозчику до погрузки, в т.ч. не по авансовому фрахту) и если удержание происходит в порту выгрузки (но не в порту отправления). Во-вторых, суд посчитал, что поскольку обязанность по уплате фрахта в условиях перевозки Транс-НАО лежит на экспедиторе, а не на грузополучателе, то перевозчик не может добиться оплаты фрахта путем удержания имущества, которое принадлежит не обязанному платить фрахт грузополучателю.

Чтобы избежать подобного исхода в будущем, перевозчикам следует включать в свои стандартные условия перевозки положения о том, что перевозчик может осуществлять *залог* груза (а не просто право удержания) против любого лица на стороне груза (будь то отправитель или получатель) – причем в отношении любых требований (как из перевозки удерживаемого груза, так и из других), как в порту погрузки, так и в порту выгрузки. Например, схожие положения содержатся в [п. 13 стандартных условий CMA CGM](#). Вероятно, помимо общей отсылки в коносаменте к стандартным правилам перевозки, следует специально указывать на условия о залоге (как это делается в английском праве с арбитражными оговорками).

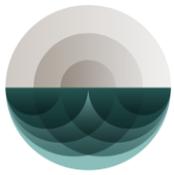
## Английское право и залоговые обязательства из чартеров в астраханском суде

### Решение АС Астраханской области от 02.07.2020 по делу № А06-903/2020 (АО «Казанский маслоэкстракционный завод» в. ООО «Ресурс Танкер»)

**Факты:** компания Палмали (менеджер) управляла судном *The Kura River*, затем сдала его в тайм-чартер компании Ресурс-Танкер (тайм-фрахователь), которая сдала судно в субтайм-чартер компании Промсервис (субтайм-фрахователь). В начале апреля 2019 г. между маслоэкстракционным заводом (продавец) и компанией ААА (покупатель) был заключен договор купли-продажи подсолнечного масла. По условиям масло считалось доставленным в момент погрузки на борт судна, а право собственности переходило к покупателю только после полной предоплаты. Для перевозки масла из Астрахани

в Армению продавец заключил договор перевозки с Промсервисом, действуя как агент покупателя. В адрес продавца был выдан коносамент. В июле 2019 г. масло было погружено на борт *The Kura River*.

Поскольку покупатель не произвел предоплату, продавец отменил перевозку, и погруженное судно осталось в порту погрузки (Астрахань). В декабре 2019 г. стороны расторгли договор купли-продажи, указав, что право собственности остается за продавцом. С декабря 2019 г. по март 2020 г. масло продолжало храниться на



судне в Астрахани, при этом стоимость хранения оплачивал тайм-фрахователь (Ресурс-Танкер). В феврале 2020 г. продавец в суде потребовал от всех фрахователей судна (Ресурс-Танкер и Промсервис) выдать масло. По требованию продавца АС Астраханской области арестовал масло и приказал фрахователям выгрузить его.

Ресурс-Танкер заявил, что поскольку Промсервис должен ему фрахт по субтайм-чартеру, перевозимый Промсервисом груз на борту находится у Ресурс-Танкера в договорном залоге. Соответственно, Ресурс-Танкер заявил об удержании/залоге на масло и обращении на него взыскания.

**АС Астраханской области:** иск об истребовании масла удовлетворен. Право собственности продавца на груз не оспаривалось. Хотя Ресурс-Танкер и Промсервис являлись соответственно тайм- и субтайм-фрахователями, их обязанность выдать продавцу груз неделима – поскольку как тайм-фрахователи они имеют идентичные права давать капитану судна коммерческие указания (например, выгрузить груз).

Возражая на требования продавца, Ресурс-Танкер не может ссылаться ни на договорный залог на груз, ни на право его удержания по ст. 160 КТМ. Залог в отношении продавца отсутствует. Сторонами изначального договора перевозки являются покупатель масла (AAA) и Промсервис. Продавец его стороной изначально не являлся, а выступал лишь как агент покупателя при его заключении. Для возникновения залога против продавца необходимо, чтобы изначальный договор перевозки между Промсервисом и AAA содержал условие о залоге, а затем коносамент в руках продавца отсылал к условиям этого договора перевозки. Однако коносамент, выданный продавцу, такой отсылки не содержит. Следовательно, условие изначального договора перевозки о залоге не распространяется на продавца.

Кроме того, фрахователь должен был быть надлежащим образом уведомлен о том, что судовладелец (в данном случае Ресурс-Танкер) применяет свое право залога в отношении груза на борту, что в рассматриваемом случае сделано не было – ссылка на английское дело *Dry Bulk Handy Holding v Fayette International (The Bulk Chile)* [2012] EWHC 2107 (Comm).

У Ресурс-Танкера также отсутствует право удержания груза по ст. 160 КТМ против продавца. Во-первых, если Промсервис должен фрахт Ресурс-Танкеру, то Ресурс-Танкер может удерживать только имущество Промсервиса, но не собственника груза. Во-вторых, даже если это не так, удержание груза против его собственника (продавца) возможно, только если между Промсервисом и продавцом имеются обязательственные отношения. Однако изначальный договор перевозки заключен между покупателем (AAA) и Промсервисом. Продавец не является его стороной, и против него право удержания не действует. Кроме того, ст. 160 КТМ неприменима в целом, т.к.

перевозка не осуществлялась и груз удерживается в порту отправления.

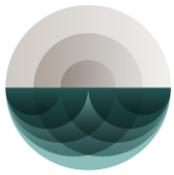
**Комментарий:** очередное довольно сложное с точки зрения фактов дело, где переплелись удержание груза и два залога на груз. Изначальный договор перевозки был заключен между покупателем-несобственником груза и субфрахователем судна. Когда субфрахователь перестал платить своему судовладельцу, тот попытался осуществить залог на перевозимый субфрахователем груз. Такой залог устанавливается тайм-чартером (например, п. 18 *NYPE 1946*) между судовладельцем и тайм-фрахователем. Его цель – обеспечить уплату фрахта по тайм-чартеру. Этот залог является исключительно договорным и, по общему правилу, судовладелец не может осуществлять его в отношении груза, принадлежащего третьим лицам – если только действие залога не распространено на третьих лиц (например, если у грузополучателя есть коносамент, включающий в себя условия тайм-чартера). Судовладелец в настоящем деле (Ресурс-Танкер) не смог осуществить свой залог из тайм-чартера против собственника груза (завода-продавца) именно поэтому.

Однако ссылаясь на ст. 160 КТМ, ответчик пытался использовать и второй тип залога – из договора перевозки. Такой залог устанавливается рейсовым чартером (например, п. 8 *GENCON 1994*) или стандартными условиями перевозчика (например, п. 13 *условий CMA CGM*), он необходим для обеспечения требований перевозчика о фрахте или демередже. Но в этом деле ни Ресурс-Танкер, ни продавец не были сторонами договора перевозки – поэтому Ресурс-Танкер не мог ссылаться на этот залог. По той же причине Ресурс-Танкер не мог осуществить удержание по ст. 160 КТМ. Кроме того, ни залого, ни право удержания не могут осуществляться в порту погрузки.

Примечательно, что суд включил в текст решения ссылку на английское дело *The Bulk Chile* (вероятно, позаимствовав ее из позиции истца). Нет никаких причин, почему решения английских судов по морскому праву не могут быть использованы в российском процессе для разрешения спорного и не урегулированного очевидно вопроса.

К сожалению, ссылка на данное решение неуместна. В *The Bulk Chile* собственник судна пытался осуществить т.н. залог на субфрахт. Собственник, которому не платит фрахователь по тайм-чартеру, может потребовать от контрагентов этого фрахователя (например, грузополучателей) уплачивать фрахт напрямую себе, в обход фрахователя. Поскольку осуществление такого залога является по сути уступкой прав требования в силу закона, собственник судна должен уведомить грузополучателя о переходе прав – чтобы тот знал, кому платить. По английскому праву переход прав на субфрахт не считается состоявшимся, если грузополучатель не уведомлен.<sup>4</sup> Однако для осуществления собственником залога на *груз*, перевозимый тайм-фрахователем, уведомлять грузополучателя не

<sup>4</sup> *Tradigrain S.A. & Ors v King Diamond Shipping S.A. (The Spiros C)* [2000] 2 Lloyd's Rep 319, 323; Terence Coghlin, *Time Charters* (7<sup>th</sup> ed., 2014). §30.50.



требуется – достаточно уведомить тайм-фрахователя.<sup>5</sup> Иными словами, с точки зрения английского права Ресурс-Танкеру не

требовалось уведомлять продавца или покупателя масла, чтобы осуществить залог на груз по требованиям против Промсервиса.

## Невостребованные грузы и ненадлежащие иски

### Постановление 13ААС от 03.07.2020 по делу № А56-962/2020 (СМА CGM Rus v. АО «Совмортранс»)

**Факты:** общество Премиум заказало из Канады контейнер тросов для прочистки труб. В январе 2016 г. СМА CGM доставила контейнер в Санкт-Петербург, однако груз так и не был востребован получателем. Тросы пролежали в контейнере в порту несколько месяцев. Чтобы не платить лишние сборы за сверхнормативный простой контейнера (т.н. контейнерный демередж), СМА CGM извлекла тросы и передала их по договору хранения в терминал Совмортранса. В 2019 г. общество Премиум было ликвидировано, при этом СМА CGM продолжала платить за хранение. Чтобы продать тросы, СМА CGM обратилась к Совмортрансу с т.н. заявлением об установлении фактов, имеющих юридическое значение – а именно о признании груза невостребованным и о признании права собственности за собой.

**АС СПб и ЛО:** заявление удовлетворено в части признания груза невостребованным. Что касается права собственности, то учитывая цель заявления СМА CGM – признания наличия у него права на спорный груз, такое заявление не направлено на установление юридически значимых фактов. Заявление перевозчика требует разрешения вопросов права, в связи с чем подлежит оставлению без рассмотрения (что не мешает СМА CGM обратиться с иском о признании права собственности).

**13ААС:** решение оставлено без изменения. Требование об установлении факта вступления СМА CGM в право собственности на груз направлено на признание наличия права. Заявление признания права не подлежит рассмотрению в порядке особого производства. Такое требование может быть заявлено только путем предъявления иска и должно рассматриваться в порядке искового производства. В полномочия суда при рассмотрении заявления об установлении фактов, имеющих юридическое значение, не входит признание вещного права за заявителем.

**Комментарий:** невостребованные грузы ежегодно приводят к значительным потерям для лайнерных перевозчиков в виде контейнерного демереджа, невозможности использовать занятые контейнеры, расходов на возврат, хранение, продажу или утилизацию груза, а также расходов на сюрвейеров и юристов. P&I клубы регулярно предоставляют своим членам консультации по вопросам предотвращения ответственности за невостребованные грузы

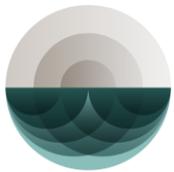
(например, [здесь](#)). К сожалению для перевозчиков, даже если риск ликвидации грузополучателя можно предвидеть, его не всегда получается избежать.

Однако КТМ РФ содержит специальные нормы о невостребованных грузах, защищающие перевозчиков. По умолчанию, если груз не востребован получателем в порту выгрузки, перевозчик может сдать его на хранение за счет и на риск управомоченного распорядиться грузом лица. При этом перевозчик обязан уведомить отправителя/фрахователя и получателя, если он известен ([п. 1 ст. 159 КТМ РФ](#)). Если в течение 2 месяцев после прихода судна в порт груз так и не востребован, то по умолчанию перевозчик может продать груз, а за счет вырученной суммы покрыть расходы на хранение и недополученный фрахт и/или демередж. В ситуации со скоропортящимся грузом или грузом, расходы на хранение которого превышают его стоимость, перевозчик может продать его и до истечения 2 месяцев ([п. 3 ст. 159 КТМ РФ](#)).

Эти положения КТМ диспозитивны, и договоры перевозки (например, стандартные условия, к которым отсылает коносамент) часто дают перевозчикам еще больше прав на продажу невостребованного груза, чем КТМ. Как ни странно, [п. 13 стандартных условий самой компании СМА CGM](#) позволяет перевозчику по истечении «разумного времени» по своему усмотрению и безо всякой ответственности продать или каким-либо иным способом избавиться от невостребованного груза, при этом расходы и риск лежат на стороне груза (будь то получатель, отправитель или иное управомоченное распорядиться грузом лицо).

Учитывая доступные СМА CGM по договору и КТМ инструменты, на первый взгляд не очевидно, почему юристы компании ждали более трех лет (с января 2016 г.), прежде чем предпринять шаги по продаже невостребованных тросов, а затем пытались установить свое право собственности на груз с помощью заведомо неверного заявления об установлении фактов, имеющих юридическое значение. Вероятно, СМА CGM не хотела продавать тросы через суд – поскольку имеющийся у перевозчика залог/право удержания груза можно по умолчанию реализовать только в судебном порядке (что следует из системного толкования [п. 3 ст. 159 КТМ](#), [п. 4 ст. 790 ГК](#), [ст. 360 ГК](#) и [п. 1 ст. 349 ГК](#)).

<sup>5</sup> Terence Coghlin, *Time Charters* (7<sup>th</sup> ed., 2014). §30.19.



## Ошибка экипажа или нарушение правил плавания: суд решил судьбу возмещения за гибель «Капитана Когелева»

Постановление 13ААС от 06.07.2020 по делу № А42-9585/2018  
(ООО «Севрос» v. АО «СОГАЗ»)

**Факты:** в 2017 г. СОГАЗ (страховщик) застраховал рыболовное судно «Капитан Когелев», принадлежащее Севросу (страхователь). Страхование осуществлялось в форме КАСКО с ответственностью за гибель и повреждения. Во время перехода на промысел в ноябре 2017 г. судно село на камни у береговой черты в районе мыса Бакланый Кольского залива.

Расследование Ространснадзора установило, что причиной явилась «неудовлетворительная организация ходовой навигационной вахты в сложных условиях плавания». Так, на судне отсутствовал автоматический режим управления рулем. Капитан отпустил боцмана готовить рыболовное оборудование, так что в итоге некому было определять положение судна. Несмотря на ухудшение видимости из-за снега, капитан не усилил вахту на мостике и продолжал следовать с небезопасной скоростью. Почувствовав недомогание, капитан бросил управление и не предупредил вахтенного матроса или старпома. Заметивший произошедшее матрос не встал у руля, а попытался привести капитана в чувство, затем покинул мостик в поисках старпома. В результате судно 6 минут находилось без управления и село на камни.

Несмотря на попытки герметизации и спасания судна, водолазы установили его полное затопление. В июле 2018 г., считая судно конструктивно погибшим, Севрос подал заявление об абандоне и потребовал выплаты возмещения (24,75 млн рублей).

СОГАЗ отказал в выплате, ссылаясь на п. 4.1.10 Правил страхования, согласно которому не считается страховым случаем гибель судна вследствие нарушения правил плавания. Страховщик утверждал, что выводы расследования Ространснадзора свидетельствуют о нарушении капитаном ряда положений Кодекса по подготовке и дипломированию моряков и несению вахты (ПДНВ), а также нескольких подзаконных актов о вахтах на рыболовных судах. Кроме того, СОГАЗ утверждал, что конструктивная гибель судна произошла в день инцидента (ноябрь 2017 г.), а не в день, когда обнаружено полное затопление судна (июнь 2018 г.) – поэтому страхователь пропустил 6-месячный срок подачи заявления об абандоне. Севрос обратился в АС Мурманской области.

СОГАЗ подал встречный иск, утверждая, что Севрос зависил страховую стоимость судна при заключении договора. Страховщик потребовал признать договор недействительным в той части, в которой согласованная страховая сумма (25 млн рублей) превышала рыночную стоимость судна на момент страхования. СОГАЗ утверждал, что поскольку в 2015–2016 г. «Капитан Когелев» подвергся капитальному ремонту, его действительная рыночная стоимость не могла составлять 25 млн.

**АС Мурманской области:** в удовлетворении иска Севроса и встречного иска СОГАЗа отказано. Выводы заключения Ространснадзора свидетельствуют о нарушении капитаном требований Кодекса ПДНВ и

подзаконных актов о несении вахты на рыболовных судах, при этом нарушения привели к гибели судна. Поскольку Правила страхования исключают из числа страховых случаев гибель судна вследствие нарушения правил плавания и нормативных и иных актов, определяющих правила эксплуатации застрахованного судна, страховой случай не наступил.

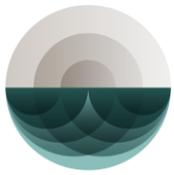
Что касается встречного иска о признании договора недействительным в части, то страховщик не доказал умышленное введение в заблуждение/обман относительно страховой стоимости судна на момент заключения договора. Ссылки страховщика на представленный им отчет об оценке не принимаются, т.к. отчет составлен без фактического осмотра судна и без учета документов страхователя о ремонте судна.

**13ААС:** решение изменено, иск Севроса удовлетворен полностью, встречный иск СОГАЗа оставлен без удовлетворения. Моментом конструктивной гибели судна является момент, когда было установлено его полное затопление и невозможность снятия с мели (июнь 2018 г.), поэтому заявление Севроса об абандоне в июле 2018 г. подано в пределах 6-месячного срока.

Действительно, п. 4.1.10 Правил страхования исключает из числа страховых случаев гибель судна вследствие нарушений правил плавания. Однако согласно п. 3.3.6 тех же Правил, гибель судна является страховым случаем, если произошла вследствие ошибочных действий членов экипажа. В заключении Ространснадзора указывается лишь на общие нарушения капитаном и матросом Кодекса ПДНВ и подзаконных актов о несении вахты на рыболовных судах, а сами капитан и матрос указаны лишь в качестве лиц, причастных к несчастному случаю – но не лиц, виновных в гибели судна. Иными словами, заключение не установило причинно-следственной связи между поведением капитана и матроса и наступлением несчастного случая. В любом случае, из ст. III(b) Конвенции ПДНВ прямо следует, что она не применяется к морякам на рыболовных судах, поэтому страховщик не может ссылаться на нарушения Кодекса ПДНВ. Причиной гибели явились ошибочные действия членов экипажа, что является страховым случаем.

**Комментарий:** российские суды довольно часто разрешают споры по морскому страхованию, в принципе не ссылаясь на нормы КТМ о морском страховании. К сожалению, это дело не стало исключением – хотя в данном случае противоречий между правилами ГК и главы XV КТМ не возникло.

Апелляционный суд занял весьма жесткую позицию в отношении страховщика. Судья по всему, страховщик и комиссия Ространснадзора в своем заключении ссылались только на нарушения экипажем Кодекса ПДНВ – который не применяется к рыболовным судам. Однако точно такие же правила о несении вахты содержатся и



в специальной Конвенции о подготовке и дипломировании персонала рыболовных судов и несении вахты 1995 г.

Суд счел, что раз бремя доказывания исключений из страхового покрытия лежит на страховщике, то страховщик должен не только доказать факт нарушения правил плавания, но и правильно сослаться на применимые правила, которые были нарушены. С одной стороны, такой достаточно формалистский подход выглядит странно в условиях непрофессионального судебного процесса и принципа «суд знает право». Если российский суд обязан удовлетворить требования истца даже при неправильной ссылке на нормы права, то почему то же самое не должно работать в отношении ответчиков?

С другой стороны, ответчиком здесь является крупный страховщик, который в том числе специализируется на морском страховании – разумно ожидать, что его юристы достаточно квалифицированы, чтобы самостоятельно определить применимую конвенцию. Кроме того, не должен ли принцип «суд знает право» иметь свои ограничения – например, если должен применяться узкоспециализированный акт

международного морского права (при том, что подавляющее большинство судей в России не имеют образования и опыта в этой области)?

На исход дела повлияло и то, что правила страхования сначала определяли гибель судна вследствие ошибки экипажа как страховой случай, но затем исключали из числа страховых случаи гибели вследствие нарушения правил плавания. Вероятно, суд увидел здесь противоречие и, поскольку правила страхования составляются страховщиком, истолковал это противоречие против страховщика.

Это весьма неудовлетворительный для страхового рынка подход. Принцип *contra proferentem* в целом должен использоваться, только если неясность в толковании условия неустранима. Здесь же суд даже не попытался истолковать правила страхования – хотя интерпретация, при которой страховыми считаются только случаи гибели, когда экипаж допустил ошибку в суждении, но не нарушил конкретное правило плавания, вполне допустима.

## Заключения Ространснадзора: можно ли их оспорить?

### Постановление 13ААС от 23.07.2020 по делу № А56-104785/2018 (ООО «СК Согласие» v. Северо-Западное УГМРН Ространснадзора)

**Факты:** Согласие (страховщик) застраховало танкер «Абрау», принадлежащий Контур-СПБ (страхователь). В ходе рейса из Новороссийская в Гебзе, Турция, произошла авария, и танкер потерял ход и был отбуксирован на стоянку в Стамбул. Ространснадзор сформировал комиссию, которая провела расследование инцидента. Комиссия установила, что причиной аварии был выход из строя муфты в результате удара лопастей винта о притопленный объект. Контур обратился с иском о взыскании страхового возмещения (дело № А56-102256/2018).

Ссылаясь на то, что выводы заключения Ространснадзора могут быть использованы судом в качестве доказательства наступления страхового случая, страховщик немедленно оспорил заключение как ненормативный правовой акт. АС СПб и ЛО отказал в принятии заявления на том основании, что заключения Ространснадзора не могут быть оспорены в суде, т.к. они не обладают признаками ненормативного акта, не адресованы конкретным лицам, не содержат властных предписаний, не затрагивают интересы и не порождают прав/обязанностей для страховых компаний, а также носят рекомендательный характер. ВС РФ не согласился, указав, что все эти вопросы должны устанавливаться в судебном заседании, а не на стадии принятия иска, и вернул дело в АС СПб и ЛО, который со второй попытки принял заявление к производству.

Страховщик требовал признать заключение Ространснадзора недействительным, поскольку 1) состав комиссии не соответствовал п. 9 Положения о порядке расследования аварий на море, т.к. в нее не был включен представитель классификационного общества, освидетельствовавшего танкер; 2) комиссия не предприняла все

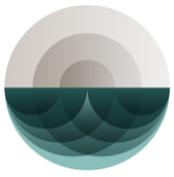
необходимые действия для сбора доказательств и не провела реальное расследование аварии в нарушение п. 3, 5 и 11 Положения.

**АС СПб и ЛО:** в удовлетворении заявление отказано. Комиссия была сформирована законно. Требование о наличии в комиссии представителя классификационного общества не означает, что только представитель общества, освидетельствовавшего конкретное судно, имеет право быть членом комиссии. Согласно тексту п. 9 Положения, в комиссию может быть включен представитель любой классификационной организации.

Положение не содержит закрытого перечня действий, необходимых для установления причин аварии. Следовательно, этот перечень определяется Ространснадзором самостоятельно с учетом целей расследования. В частности, Ространснадзор не обязан был проводить непосредственное водолазное обследование танкера, т.к. в материалах расследования уже имелся акт такого обследования от турецкой компании.

Поскольку Минтранс РФ как контролирующий орган проверил заключение по жалобе страховщика и не нашел причин для дополнительного расследования, у суда еще меньше оснований признавать заключение недействительным. Целью расследования является обеспечение безопасности плавания, а не содействие разрешению конкретного судебного спора.

**13ААС:** решение оставлено без изменения.



## Постановление 15ААС от 03.07.2020 по делу № А53-46038/2019 (ОАО «Донречфлот» в. Южное УГМРН Ространснадзора)

**Факты:** барже-буксирный состав, состоящий из морского буксира «Прибой» (принадлежит Донречфлоту) и одной баржи, разворачивался на реке Дон в районе рейда 5 порта Азов. Капитан буксира сообщил об этом проходящим судам. Чтобы избежать столкновения, капитан идущего вниз по течению теплохода *The Lavr* направил судно за пределы судового хода и умышленно сел на мель. Комиссия, сформированная Ространснадзором, провела расследование и в августе 2018 г. составила невыгодное для Донречфлота заключение. В октябре Донречфлот направил возражения в Ространснадзор, но заключение было оставлено без изменения. После того, как в ноябре 2019 г. собственник севшего на мель теплохода (компания Navigator Shipping) подал против Донречфлота иск, собственник буксира решил оспорить заключение в суде. Заявитель утверждал, что заключение Ространснадзора недействительно, т.к. в нем якобы неверно установлен ряд фактов относительно согласования планируемого разворота барже-буксирного состава с капитаном теплохода.

**АС Ростовской области:** в удовлетворении заявления отказано. Заключение и порядок его составления соответствуют [Положению о порядке расследования аварий на море](#). Само по себе несогласие заявителя с выводами заключения не влечет его недействительности. В любом случае, доводы заявителя опровергаются имеющимися доказательствами (в основном, записью радиопереговоров) и уже были отклонены Ространснадзором. Наконец, заявитель пропустил 3-месячный срок на оспаривание заключения как ненормативного правового акта.

**15ААС:** решение оставлено без изменения с аналогичной мотивировкой.

**Комментарий:** вопрос о возможности оспаривания заключений Ространснадзора освещался в СМИ (например, [здесь](#)). Преобладающая в юридическом сообществе позиция состоит в том, что такие документы оспорить в суде нельзя: они не являются ненормативными правовыми актами, не содержат властных предписаний и не затрагивают интересы, права или обязанности сторон гражданского спора – см. [здесь](#) и [здесь](#).

Действительно, в двух рассмотренных выше делах заявители не смогли оспорить заключения, поскольку в конкретных ситуациях суды не нашли нарушений закона (а именно Положения о порядке расследования аварий). Однако в обоих делах суды подразумеваемо признали возможность судебного оспаривания заключений Ространснадзора в принципе – вопреки преобладающей позиции.

Во-первых, суды применили ст. 198 АПК (в том числе ее условия о сроках), которая посвящена судебному оспариванию ненормативных правовых актов, и характеризовали заключения именно как ненормативный акт. Если бы оспаривание заключений Ространснадзора было в целом невозможно, суды отказывали бы в принятии иска – на том основании, что у заявителя отсутствует интерес в оспаривании или же его заявление не подлежит рассмотрению в суде, т.к. такой тип документов оспорить в принципе нельзя. Однако [ВС РФ в деле с ООО «СК Согласие»](#) признал такой отказ в принятии иска незаконным, поскольку возможность оспаривания заключения должна быть установлена в судебном заседании.

Во-вторых, в обоих делах суды отказывали заявителям исключительно по тем основаниям, что конкретные заключения не нарушают Положение о порядке расследования. Но если оспаривание заключений недопустимо в принципе, судам не нужно даже исследовать вопрос о соответствии заключений закону. Например, суды могли бы отказывать на том основании, что заключения как таковые не могут нарушать права и интересы судовладельцев и страховщиков, т.к. расследования проводятся только для публичных целей обеспечения безопасности мореплавания. Однако в обоих делах суды таких выводов не делают.

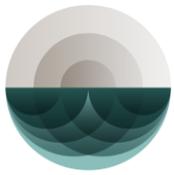
Вопрос о возможности оспаривания заключений расследующих происшествия органов должен решаться в каждой юрисдикции по-своему, в зависимости от роли этих заключений как доказательств в морских спорах. Чем больше вес заключения как доказательства, тем сильнее должны суды склоняться к допущению возможности его оспаривания. Например, в США ни одна часть заключения Береговой охраны не является допустимым доказательством в гражданских спорах.<sup>6</sup> Иначе стороны не будут честны с расследующим органом, зная, что выводы расследования смогут сыграть против них в суде. В морских спорах в США юристы и не стремятся использовать эти заключения, а нанимают частных расследователей, которые затем готовят экспертные заключения и дают показания. Вместо того, чтобы слепо следовать выводам госоргана, суд оценивает заключения и показания экспертов сторон. Поскольку роль заключений Береговой охраны крайне мала, их не оспаривают в суде.

Заключения Marine Accident Investigation Branch (MAIB) по общему правилу недопустимы и в Англии<sup>7</sup> (причем как в судах, так и в арбитражах<sup>8</sup>), хотя у английского суда больше усмотрения по этому вопросу. Однако и в Англии судьи не полагаются на эти заключения, а оценивают показания экспертов сторон о причинах инцидента. Так

<sup>6</sup> 46 U.S. Code § 6308(a).

<sup>7</sup> Merchant Shipping (Accident Reporting and Investigation) Regulations 2012, s 14(14).

<sup>8</sup> Ocean Prefect Shipping Ltd v Dampskibsselskabet Norden AS [2019] EWHC 3368 (Comm).



как заключения МАIB почти не играют роли в морских спорах, их и не стремятся оспаривать.

В России заключения Ространснадзора о причинах аварий на море не только допустимы как доказательства, но и имеют ключевое значение в делах о столкновениях и спорах по морскому страхованию. Суды часто придают таким заключениям определяющий вес и дословно копируют из них выводы. Иногда такие заключения даже признаются единственно возможным доказательством причин инцидента,

а отсутствие заключения может помешать истцу взыскать убытки.<sup>9</sup> В таких реалиях странно утверждать, что заключения Ространснадзора не затрагивают права судовладельцев или страховщиков, поскольку проводятся лишь для обеспечения безопасности мореплавания и не содержат властных предписаний. Поскольку роль этих документов в российском суде крайне велика, у сторон гражданского спора должна быть возможность их оспорить – вне зависимости от признания этих документов «ненормативными правовыми актами».

### Есть ли место для неосновательного обогащения в судоремонтных контрактах?

#### Постановление 13ААС от 08.07.2020 по делу № А42-10684/2019 (ООО «Производственная фирма Шторм» v. ООО «Арктик Менеджмент»)

**Факты:** Арктик Менеджмент (собственник) сдала судно «Соломбала» в бербоут-чартер фирме Вариант (бербоут-фрахтователь). В конце 2015 г., в период действия чартера, фрахтователь заключил договор на ремонт судна с фирмой Шторм (подрядчик). Не получив оплату, подрядчик обратился с договорным иском к бербоут-фрахтователю в АС СПб и ЛО, собственник судна был привлечен в качестве третьего лица. В иске подрядчику в итоге было отказано, поскольку подрядчик не выполнил ремонт полностью, что являлось условием оплаты. В конце 2019 г. подрядчик подал иск из неосновательного обогащения против собственника судна, утверждая, что тот использует результат работы по договору подряда.

**АС Мурманской области:** в удовлетворении иска отказано. В процессе между подрядчиком и фрахтователем суд пришел к выводу о ненаступлении условия для оплаты. Этот вывод имеет преюдициальный характер для текущего иска из неосновательного обогащения против собственника. Спорный ремонт судна выполнялся без согласия собственника, и его результат не принимался собственником. Поскольку работы были выполнены в рамках договора подряда, нормы о неосновательном обогащении неприменимы.

В любом случае, истец не доказал наличие элементов неосновательного обогащения. Наконец, 3-летний срок исковой давности давность в отношении собственника истек. Истец должен был узнать о личности собственника судна самое раннее при заключении договора на ремонт или же при принятии работ в 2016 г., т.к. на актах стояли судовые печати с наименованием собственника.

**13ААС:** решение оставлено без изменения со схожей мотивировкой. Поскольку работы были выполнены в рамках договора подряда,

нормы о неосновательном обогащении неприменимы. Тот факт, что подрядчик подал иск против собственника, интересы которого могут затрагиваться выполнением работ, не меняет квалификацию требований истца как договорных. Однако собственник не являлся стороной договора подряда. Кроме того, поскольку ремонт осуществлялся без согласия собственника, а результат работ подрядчик передавал не собственнику, а фрахтователю, нельзя сказать, что собственник принял от подрядчика работы в качестве какой-либо материальной ценности. Соответственно, истец не доказал элемент обогащения на стороне собственника судна.

**Комментарий:** в целом верное решение, как с точки зрения норм о неосновательном обогащении, так и с позиций морского права. По условиям любого бербоут-чартера фрахтователь<sup>10</sup> и так обязан вернуть собственнику судно в том состоянии, в каком оно было передано. Поэтому нельзя сказать, что на стороне собственника, использующего отремонтированное судно, возникает обогащение, на которое он не имел права.

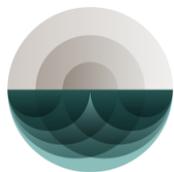
Кроме того, если удовлетворить иск подрядчика из неосновательного обогащения, то вероятно, что его требование «прикрепится» к судну и будет следовать за ним даже при перепродаже судна – ведь последующие собственники так же используют результат работ, не платя за ремонт. По факту это приведет к возникновению в российском праве нового морского залога (или крайне схожего с ним явления), т.к. именно требования, обеспеченные морским залогом в отношении судна, имеют свойство следования.<sup>11</sup> Однако перечень требований, обеспеченных морским залогом, является закрытым<sup>12</sup> и ни суд, ни стороны не могут создать новый, не предусмотренный КТМ залог.

<sup>9</sup> См., например, Постановление АС ДВО от 24.05.2019 по делу № А51-14547/2018.

<sup>10</sup> См., например, строки 538-542 п. 15 BARECON 2001.

<sup>11</sup> Ст. 370 КТМ РФ.

<sup>12</sup> п. 1 ст. 367 КТМ РФ.



## IV. Обзор зарубежного законодательства и международных новостей

### Коронавирус

- ❖ По итогам виртуального саммита ИМО 13 государств подписали совместное заявление об упрощении смены экипажей и признании моряков «ключевыми работниками» – но среди них нет ряда ключевых морских государств
- ❖ Дубай, Индия и Дания открылись для смены и репатриации иностранных экипажей
- ❖ Филиппины создали «зеленый коридор» для беспрепятственного перемещения экипажей грузовых судов через границу
- ❖ После всплеска COVID-19 на двух российских кораблях Южная Корея ужесточает порядок смены экипажей
- ❖ Гонконг снова усложняет процедуру смены экипажа из-за третьей волны вируса
- ❖ UK P&I теперь предлагает страхование ответственности за девиацию, необходимую для смены экипажа

### Санкции

- ❖ Американский суд разрешил арестовать нефть на борту четырех иранских танкеров, следовавших в Венесуэлу в нарушении санкций США
- ❖ В ответ на санкции США против Венесуэлы страховщики и классификационные общества отказываются обслуживать торгующие с Венесуэлой суда, а судовладельцы – отказываются следовать в эту страну

### Защита окружающей среды и морская индустрия

- ❖ Эпидемия мешает судовладельцам готовиться к полному вступлению в силу Регламента ЕС об утилизации судов
- ❖ Парламент ЕС потребовал от морской индустрии уменьшить ежегодные выбросы парниковых газов на 40% к 2030 г. и

планирует распространить действие системы квот на выбросы на морских операторов

### Международное публичное морское право

- ❖ Арбитраж Постоянной палаты правосудия по Конвенции о морском праве опубликовал решение по спору между Индией и Италией в деле *Enrica Lexie*: у итальянских морпехов есть государственный иммунитет, но Италия все равно заплатит за гибель индийских рыбаков
- ❖ США заявили формальный протест против притязаний Китая на Южно-Китайское море
- ❖ Вьетнам рассматривает обращение в суд против Китая по поводу прав на Южно-Китайское море

### Морской арбитраж

- ❖ LMAA опубликовала новые правила проведения виртуальных и полу-виртуальных слушаний
- ❖ Регламент Германской морской арбитражной ассоциации (GMAA) переведен на русский язык
- ❖ BIMCO рассматривает новую редакцию арбитражной оговорки и соглашения о выборе применимого права

### В других новостях

- ❖ Поправки к MARPOL разрешат ведение электронных книг учета
- ❖ Использование договоров спасания Lloyd's Open Form достигло исторического минимума – по данным International Salvage Union
- ❖ Присоединение Сингапура к Конвенции о спасании усилит позицию спасателей при взыскании специальной компенсации и SCOPIС

## V. Обзор зарубежной судебной практики

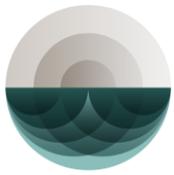
### Английский суд: собственник причала тоже может ограничивать свою ответственность

Holyhead Marina Ltd v Farrer & Ors (Emma)  
[2020] EWHC 1750 (Admlty)

**Факты:** компания Holyhead (истец) арендовала марину (пристань для прогулочных судов, состоящую из плавучих понтонов) в заливе на севере Уэльса. В марте 2018 г. шторм Эмма нанес значительный ущерб пристани и повредил 89 пришвартованных судов. Их

собственники и страховщики (ответчики)<sup>13</sup> предъявили к арендатору марины требования на 5 млн фунтов. Holyhead подала заявление об ограничении своей ответственности как «собственника дока» по английскому Закону о торговом мореплаваннии 1995 г.

<sup>13</sup> По английскому праву лицо, подающее заявление об ограничении ответственности, называется истцом, а лица, возражающие против ограничения ответственности – ответчиками.



По ст. 191(9) этого закона «собственником» признается любое лицо, контролирующее док или управляющее им. В то же время – в лучших традициях английской законодательной техники – понятие «док» включает в себя «мокрые доки и бассейны, приливные доки и бассейны, шлюзы, каналы, проходы, сухие доки, стапели, эллинги, причалы, пристани, пирсы, дамбы, места высадки и молы». При этом предел ответственности собственника дока рассчитывается на основе тоннажа самого большого английского судна, которое находилось в «зоне ответственности» собственника либо в момент инцидента, либо за последние 5 лет.

Ответчики возражали, что:

(1) Holyhead как арендатор марины в принципе не может ограничивать свою ответственность, поскольку понятие «док» в Законе 1995 г. включает в себя только объекты торгового мореплавания, но не пристани для прогулочных судов;

(2) арендатор потерял право на ограничение, т.к. якобы приведшие к ущербу недостатки проектирования, конструкции и обслуживания марины являются «упущениями, совершенными по самонадеянности и сознанием того, что такой ущерб будет причинен» (ст. 4 Конвенции об ограничении ответственности 1976 г.);

(3) «зона ответственности» арендатора – это не только территория самой марины, но и весь залив (поскольку марина предоставляла помощь судам в заливе по высокочастотной связи и контролировала, чтобы прибывающие и убывающие на ее территорию суда соблюдали обязательные для всего залива постановления). Следовательно, самым большим английским судном по тоннажу в зоне ответственности арендатора была не яхта объемом 140 регистровых тонн, а пассажирский паром в 43 000 тонн – что в разы повышало лимит ответственности. Арендатор ходатайствовал об отклонении возражений как безосновательных еще до судебного заседания.<sup>14</sup>

**Высокий суд Англии:** возражения (1) и (3) отклонены, возражение (2) оставлено для рассмотрения в судебном заседании.

(1) Арендатор марины имеет право на ограничение ответственности. Определение «дока» следует толковать расширительно, поскольку оно изначально включает в себя объекты, не являющиеся доками в узком смысле слова (например, причалы и шлюзы). Кроме того, расширительное толкование уместно, поскольку право собственников береговых структур на ограничение ответственности было дано им, чтобы уравнять их в правах с судовладельцами. Если собственник прогулочного судна может ограничить свою ответственность перед собственником марины, то и обратное должно быть возможно – иное толкование противоречило бы цели закона.

(2) Собственники прогулочных судов предоставили достаточно доказательств того, что арендатор марины вероятно знал о недостатках в конструкции и обслуживании, чтобы рассмотреть этот вопрос в судебном заседании.

(3) Лимит ответственности арендатора марины рассчитывается на основе тоннажа самого большого судна в самой марине, а не в заливе. Действительно, арендатор марины по договору аренды должен был контролировать, чтобы прибывающие и убывающие с ее территории суда соблюдали обязательные в заливе правила (например, о безопасной скорости). Однако у арендатора не было реальных полномочий, чтобы контролировать соблюдение этих требований за пределами самой марины – это задача властей залива. Следовательно, залив не был «зоной ответственности» арендатора. Поскольку самое большое судно в «зоне ответственности» (марине) имело объем всего 140 регистровых тонн, лимит ответственности арендатора составил 550 тысяч фунтов – против более 5 миллионов в исках.

**Комментарий:** еще одно крайне необычное английское дело по ограничению ответственности<sup>15</sup> – на этот раз, арендатора береговой структуры. Кроме Англии, ограничение ответственности собственников доков, портов и каналов существует только в Канаде.<sup>16</sup> Законодательство некоторых стран (например, штата Западная Австралия)<sup>17</sup> идет дальше и в принципе исключает ответственность портовых властей за некачественные услуги по швартовке или постановке на якорь.

В России вопрос об ограничении или исключении ответственности оператора портовой инфраструктуры пока не продуман. Так, операторы терминалов и владельцы иных объектов инфраструктуры морского порта обязаны выполнять требования безопасности мореплавания и предотвращать загрязнение территории порта,<sup>18</sup> а также устанавливать в договорах на оказание услуг ответственность перед пользователями.<sup>19</sup> Хотя пока в России не имеется судебной практики по фактам, схожим с комментируемым английским делом, ничто в законодательстве не мешает судовладельцам в таких случаях взыскивать убытки с операторов инфраструктуры на общих основаниях деликтной ответственности по ст. 1064 ГК РФ.

<sup>14</sup> Т.н. *motion to strike out a defence* – см. английские [Правила гражданского процесса 1999 г., ст. 3.4\(2\)\(a\)](#).

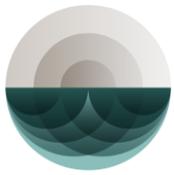
<sup>15</sup> В [Обзоре новостей морского права № 1 за июнь 2020](#) редакция RUMLA рассказывала о том, кто является «оператором» морского судна для целей ограничения ответственности – см. дело *Spitt Chartering APS v Saga Shipholding Norway AS* [2020] EWHC 1294 (Admly) на стр. 17.

<sup>16</sup> [Marine Liability Act 2001, s 30](#).

<sup>17</sup> [Port Authorities Act 1999, s 114B\(2\)\(b\)](#).

<sup>18</sup> ФЗ от 08.11.2007 № 261-ФЗ «О морских портах в Российской Федерации», п. 2 и 3 ч. 2 ст. 15.

<sup>19</sup> Там же, ч. 2 ст. 16.



На Equasis надейся, но сам не плошай: почему важно не упускать из виду бербоут-фрахтователей

Fimbank Plc v KCH Shipping Co Ltd (The Giant Ace)  
[2020] EWHC 1765 (Comm)

**Факты:** собственник судна *The Giant Ace* (компания Mirae) сдал корабль в бербоут-чартер компании KCH (бербоут-фрахтователь), которая затем сдала судно в тайм-чартер компании Classic (тайм-фрахтователь). Наконец, Classic сдала корабль в рейсовый чартер компании Trafigura (рейсовый фрахтователь) для перевозки угля из Индонезии в Индию. Покупателем угля была компания Farlin, однако она не была поименована в коносаменте как грузополучатель. Грузополучателем и законным держателем коносамента являлся банк Fimbank – он удерживал документ в качестве обеспечения кредита покупателю. Коносамент был подписан «от имени капитана»<sup>20</sup> и отсылал к условиям рейсового чартера между Classic и Trafigura (в т.ч. к арбитражной оговорке), который в свою очередь отсылал к Гаагско-Висбийским правилам (в т.ч. к условию об 1-летнем сроке исковой давности, текущем с момента доставки груза). Хотя покупатель не предоставил оригинал коносамента, уголь ему выдали в обмен на гарантийное письмо.<sup>21</sup> После того, как покупатель не вернул кредит банку, банк как держатель коносамента начал готовить иск против перевозчика за выдачу груза неуправомоченному лицу – т.е. покупателю.

Пытаясь определить надлежащего ответчика (перевозчика по коносаменту) и успеть к сроку исковой давности, банк установил собственника судна и предъявил ему претензию. В ходе переписки банк узнал о существовании рейсового и тайм-фрахтователя. Однако банк не попытался узнать, есть ли в цепочке чартеров судна бербоут-фрахтователь – который и был бы надлежащим ответчиком, поскольку именно от его имени обычно действует капитан судна, подписывая коносамент. Срок исковой давности истек в апреле 2019 г., но собственник судна согласился продлить его до июля. В мае банк узнал о существовании бербоут-фрахтователя, в отношении которого давность уже истекла, но решил не упоминать об этом – вероятно, надеясь на невнимательность ответчиков.

Зная теперь, что собственник судна – скорее всего ненадлежащий ответчик, в июле 2019 г. банк все же подал против него иск в арбитраж. Собственник возразил, что коносамент подписан от имени бербоут-фрахтователя, а потому именно фрахтователь – надлежащий ответчик. В свою очередь, фрахтователь заявил о пропуске исковой давности. Банк попросил английский суд продлить срок исковой давности в отношении фрахтователя. Специальное положение английского Закона об арбитраже 1996 г.<sup>22</sup> позволяет суду сделать это, если: (1) «имеются обстоятельства, которые стороны не могли предвидеть в момент заключения арбитражного соглашения, и будет справедливо продлить срок», или же (2) «если поведение одной стороны делает

несправедливым строгое соблюдение условий о сроках в арбитражном соглашении другой стороной».

**Высокий суд Англии:** заявление банка о продлении срока давности в отношении бербоут-фрахтователя отклонено.

(1) Небрежность со стороны юристов, ведущая к пропуску исковой давности, встречается часто. Поэтому стороны договора перевозки (и банк как грузополучатель) могли предвидеть это при заключении арбитражного соглашения. Тот факт, что ни собственник, ни иные фрахтователи не упомянули в переписке с банком о существовании бербоут-фрахтователя не говорит об обмане или намеренном введении банка в заблуждение. Заблуждение было вызвано по большей части действиями юристов самого банка, которые полагались исключительно на морские базы данных (в данном случае, Equasis) и не задали вопрос напрямую собственнику судна. Даже по информации из Equasis юристы банка могли понять, что бербоут-чартер скорее всего имеется, т.к. и судно, и собственник были зарегистрированы в Панаме – что указывает на номинальный характер компании-собственника. Кроме того, уже зная о существовании бербоут-чартера и что собственник судна является ненадлежащим ответчиком, юристы банка в течение 2 месяцев сознательно не предъявляли бербоут-фрахтователю никаких требований и не предлагали заключить соглашение о продлении сроков. Соответственно, продление срока судом не было бы справедливым.

(2) Ничто в поведении бербоут-фрахтователя не позволяет банку рассчитывать на более мягкое применение условий о сроке давности. Соглашение о продлении сроков давности было заключено только между собственником судна и банком. В переписке юристы собственника, а также рейсового и тайм-фрахтователя не выступали как представители бербоут-фрахтователя. Юристы же бербоут-фрахтователя не совершали никаких действий, которые могли ввести банк в заблуждение и заставить пропустить срок давности. Пропуск срока был вызван преимущественно небрежностью и бездействием юристов самого банка.

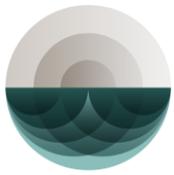
**Комментарий:** исход дела демонстрирует, насколько важно для держателя коносамента быстро определить, кто в цепочке фрахтователей на стороне судна является надлежащим ответчиком, и предъявить иск. Если к договору перевозки применяются Гаагские/Гаагско-Висбийские правила или их национальные аналоги, у грузополучателя есть для этого всего 1 год со дня доставки груза.<sup>23</sup> Иначе перевозчик освобождается от всякой ответственности.

<sup>20</sup> Коносаменты часто подписываются без указания в документе личности и полномочий подписанта. В каждом случае необходимо устанавливать, кого представлял подписант (собственника судна, бербоут- или тайм-фрахтователя) и были ли у него полномочия на подписание.

<sup>21</sup> Подробнее о гарантийных письмах см. материал RUMLA «COVID-19 и споры по чартерам. Часть 2: тайм-чартеры и рейсовые чартеры».

<sup>22</sup> Arbitration Act 1996, s 12(3).

<sup>23</sup> См., например, абз. 4 п. 6 ст. 3 Гаагско-Висбийских правил; ст. 408 КТМ РФ.



Однако для юристов грузополучателя или страховщика груза это может оказаться особенно трудным, если: (1) клиент обратился к ним лишь спустя несколько месяцев после даты доставки; (2) клиент изначально не участвовал в переговорах о заключении договора купли-продажи/перевозки/рейсового чартера (например, это банк, удерживающий коносаменты) и потому не имеет точной информации о личности перевозчика; (3) из коносамента не ясно, от чьего имени и кем он подписан; (4) собственник судна и известные истцу фрахтователи не спешат сотрудничать; (5) в процессуальном праве форума нет подходящих положений о продлении сроков исковой давности судом – как, например, их нет в России.

Возможным решением является предъявление исков против всех возможных ответчиков, известных истцу. Однако наличие иностранной арбитражной оговорки может сделать применение такой тактики сложнее. Кроме того, это увеличивает расходы как истца, так и всех ненадлежащих ответчиков – которые затем попытаются взыскать их с истца. Даже следование этой тактике не гарантирует, что надлежащий ответчик будет определен в срок, ведь количество фрахтователей в цепочке чартеров может быть намного больше, чем в комментируемом деле. Тем не менее, учитывая сложную структуру контроля над судами, где компания-собственник очень часто является чисто номинальной, довольно рискованно предполагать, что бербоут-фрахтователь в цепочке чартеров может отсутствовать.

### Насколько окончательна окончательная оценка качества топлива?

#### Septo Trading Inc v Tintrade Ltd (The Nounou) [2020] EWHC 1795 (Comm)

**Факты:** Septo (покупатель) и Tintrade (продавец) заключили договор купли-продажи высокосернистого судового топлива, соответствующего стандарту ISO 8217:2010,<sup>24</sup> на условиях FOB, порт погрузки – Вентспилс, Латвия. Согласно стандарту, общий осадок в топливе при хранении не должен превышать 0,1%. Сам договор состоял из т.н. рекапа (*recep*),<sup>25</sup> который отсылал в непротиворечащей части к стандартным условиям ВР о продажах FOB. По рекапу качество нефти определял в порту погрузки независимый инспектор, при этом его сертификат качества обязателен для сторон – если только не доказан обман или очевидная ошибка. Однако по стандартным условиям ВР сертификат качества обязателен для сторон *только для целей оплаты*. То есть, даже если продавец не удовлетворен качеством топлива, он все равно должен сначала его оплатить, а потом предъявлять претензии.

Образцы топлива были взяты из береговых танков в порту погрузки и показали нормальную осадочность. Затем мазут перекачали на судно *The Nounou*, на котором топливо смешалось с уже имеющимся и было перевезено в Гибралтар для перепродажи компании Mascoil. Конечный покупатель отказался принимать топливо, поскольку инспекция в Гибралтаре показала осадочность сильно выше допустимой. Впоследствии выяснилось, что образцы из порта погрузки были в норме лишь потому, что не отражали конечный продукт смешения топлива на борту.

Изначальному покупателю (Septo) удалось смешать часть некачественного высокоосадочного топлива с менее осадочным и перепродать, но Septo все равно обратилась с иском о взыскании убытков (7,7 млн долларов) к продавцу (Tintrade). Продавец возразил, что по условиям рекапа результаты инспекции в порту выгрузки обязательны для сторон во всех случаях – поэтому покупатель не может ссылаться на некачественность топлива. Покупатель утверждал, что по стандартным условиям ВР о продажах FOB результаты инспекции

обязательны только для целей оплаты – но не для целей последующего взыскания убытков.

**Высокий суд Англии:** требования покупателя о взыскании убытков за нарушение условий о качестве удовлетворены частично. Обычно, специально согласованные сторонами условия в рекапе имеют приоритет перед противоречащими стандартными условиями. Однако суд должен стремиться дать эффект всем условиям договора. Если бы рекап не отсылал к стандартным условиям ВР, заключение инспектора действительно было бы окончательным для всех целей.

Но стороны включили в договор эти стандартные условия, поэтому суд должен придать эффект и им. Пункт из стандартных условий ВР об обязательном характере инспекции только для целей оплаты не противоречит условиям рекапа – он лишь уточняет, в каких именно ситуациях результаты инспекции окончательны. Следовательно, даже если результаты инспекции в порту погрузки были в норме, покупатель все равно может ссылаться на некачественность топлива.

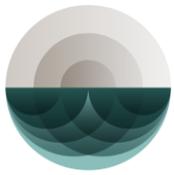
Что касается размера убытков, покупатель мог перепродать даже некачественное высокоосадочное топливо, поскольку для него в то время существовал доступный рынок. С учетом этого размер убытков покупателя должен быть снижен с 7,7 млн до 3 млн долларов.

**Комментарий:** это дело наглядно иллюстрирует, что может произойти, если при заключении договора стороны не обращают внимание на соответствие специально согласованных ими условий стандартным условиям профформы.

Ситуации, в которых сторона ссылается на якобы существующее противоречие могут возникнуть как в договорах купли-продажи сырья, так и при фрахтовании судов на время или на рейс – там тоже

<sup>24</sup> Применяется и в России – см. ГОСТ Р 54299-2010 (ISO 8217:2010), хотя и был отозван Международной организацией по стандартизации в 2017 г. – см. ISO 8217:2017.

<sup>25</sup> Краткое изложение специально согласованных сторонами условий договора.



используются рекапы, отсылающие к стандартным формам. Несмотря на то, что в суд в итоге согласился с более логичной позицией покупателя (которая скорее отражала общее намерение сторон) и

отклонил довольно оппортунистические аргументы продавца, это стоило покупателю четырехдневного заседания в Высоком суде и многих тысяч фунтов расходов на английских юристов.

## Вдове погибшего при утилизации судна разрешили судиться с продавцом корабля в Англии

### Begum v Maran (UK) Ltd (Rev 1) [2020] EWHC 1846 (QB)

**Факты:** компания Maran Tankers Management (менеджер) управляла греческим судном *The Maran Centaurus* (ранее захватывалось сомалийскими пиратами в 2009 г.). Менеджер нанял компанию Maran (UK) в качестве судового агента с широкими полномочиями. В 2017 г. срок службы судна подошел к концу, и менеджер через судового агента продал его на утилизацию компании Hsejar (перекупщик). Корабль – теперь под флагом Палау – был передан перекупщику в Сингапуре. Перекупщик затем перепродал судно утилизационной судоверфи в Бангладеш.

Подавляющее большинство нефтяных танкеров в Азии утилизируется прямо на берегу (т.н. «бичинг») – в крайне опасных условиях труда, где отсутствует адекватная инфраструктура, оборудование и не соблюдаются меры безопасности. В ходе утилизации один из рабочих погиб, упав с большой высоты. Вместо того, чтобы судиться с работодателем своего мужа или с судоверфью, вдова подала иск против бывшего судового агента судна в Англии – ведь он организовал продажу судна на утилизацию.

Юристы вдовы утверждали, что агент должен был знать (исходя из покупной цены судна и количества топлива при продаже), что судно будет утилизировано в Бангладеш в опасных условиях труда. Следовательно, выбирая неблагонадежного перекупщика, судовый агент создал предвидимый риск того, что в ходе утилизации судна могут погибнуть рабочие. Агент возражал, что в принципе не несет ответственности за действия перекупщика судов и/или утилизационной судоверфи, и ходатайствовал об отказе в иске в порядке упрощенного производства.<sup>26</sup>

**Высокий суд Англии:** ходатайство судового агента об отказе в иске в порядке упрощенного производства отклонено. Истец предоставил достаточно доказательств того, что судовый агент потенциально может нести ответственность перед рабочими, пострадавшими или погибшими на судоверфи в ходе утилизации. Действительно, судовый агент как представитель собственника и менеджера судна при продаже судна не мог контролировать действия судоверфи в Бангладеш и соблюдение ей требований безопасности труда. Однако агент, принимая решение продать судно перекупщику по завышенной цене за наличные и с количеством топлива, недостаточным, чтобы доплыть до Китая или Турции (где соблюдаются более высокие стандарты утилизации), мог предвидеть, что судно будет утилизировано в Бангладеш в крайне небезопасных условиях труда. Заключая договор с недобросовестным

перекупщиком, судовый агент тем самым создал опасность причинения вреда жизни или здоровью рабочих на судоверфи.

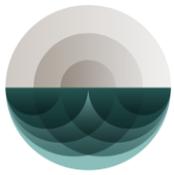
Суд отклонил аргумент судового агента о том, что продажа судов для утилизации в Бангладеш – стандартная практика на рынке и что агент просто следовал этой практике. Такая «стандартная практика» сама по себе представляет опасность для жизни и здоровья рабочих, и ответчик не может избежать ответственности, даже если другие участники рынка утилизируют суда так же.

**Комментарий:** необходимо отметить, что английский суд не признал окончательно, что судовый агент несет ответственность за вред жизни или здоровью рабочих в ходе утилизации судна, если продает корабль неблагонадежному перекупщику. Дело в том, что в своем ходатайстве об отказе в иске в порядке упрощенного производства (*motion for summary judgment*) судовый агент по сути утверждал, что с точки зрения материального права вдова *в принципе* не может привлечь его к ответственности за смерть мужа. Английский суд не согласился с этим – юристы вдовы предоставили достаточно аргументов в пользу ответственности агента, чтобы дело рассматривалось в полноценном судебном заседании. Поэтому это решение не является прецедентом в строгом смысле слова. Вполне вероятно, что дело дойдет до судебного заседания в ближайшем будущем – юристы ответчика *отказались* заключать мировое соглашение.

Исход дела показывает, что ответственность судовладельцев потенциально не прекращается и после продажи судна. Хотя формально ответчиком здесь был лишь судовый агент, английский суд допустил возможность привлечения к деликтной ответственности как менеджера, так и собственника судна – поскольку при заключении договора с перекупщиком агент представлял менеджера судна, который в свою очередь действовал от имени собственника.

На данный момент в мире существует два основных инструмента, регулирующих утилизацию судов – [Гонконгская конвенция 2009 г.](#) (еще не вступила в силу) и [Регламент ЕС 1257/2013](#). Оба документа позволяют утилизировать суда под флагом стран-участниц только в одобренных государством судоверфях – даже если судоверфь находится за рубежом. При этом одобренная судоверфь должна соответствовать ряду требований с точки зрения экологической и трудовой безопасности. Россия не ратифицировала Гонконгскую конвенцию, однако в российском законодательстве также имеются стандарты безопасной утилизации судов – например, ГОСТ Р ИСО

<sup>26</sup> Т.н. *motion for summary judgment* – см. английские [Правила гражданского процесса 1999 г., ст. 24.2\(a\)](#). Ответчику нужно показать, что с точки зрения материального права у истца *в принципе* отсутствует право требования – даже если истец доказал все факты, на которые ссылается в иске.



30000-2013.<sup>27</sup> Более подробную информацию о регулировании переработки судов в России см. [здесь](#).

Судовладельцам, продающим суда с истекшим сроком службы на утилизацию, стоит задуматься о включении в договоры купли-продажи обязанности покупателя отправлять суда только на судоверфи, соответствующие стандартам ЕС или иным национальным стандартам.

Исполнение этой обязанности может подтверждаться, например, актом приема судна судоверфью. Кроме того, договором возможно установить неустойку на случай непредоставления такого акта. Наконец, судовладельцам стоит уточнить политику своего P&I клуба в отношении страхования возможной ответственности за причинение вреда в ходе утилизации судна.

## Американский суд вынес первое решение по «коронавирусному» иску против круизной линии

Ronald Weissberger et al. v. Princess Cruise Lines Ltd.  
(2020 WL 1151023, 20-cv-02267 (C.D. Cal. March 9, 2020))

**Факты:** муж и жена, а также десятки других истцов, были пассажирами на борту круизного лайнера *Grand Princess*, который должен был следовать из Сан-Франциско на Гавайи и обратно в конце февраля 2020 г. В начале марта 46 человек из почти 3500 на борту сдали тест на COVID-19 – из них 21 результат оказался положительным. Спустя несколько дней лайнер пришвартовался в порту Окленд, Калифорния, и был задержан для карантина.

Все еще находясь на борту лайнера, муж и жена подали против оператора лайнера иск о компенсации морального вреда, т.к. вместе с другими пассажирами они испытали страх заразиться коронавирусом во время вынужденного карантина на судне. Ни супруги, ни иные истцы не были заражены COVID-19. Тем не менее, они утверждали, что оператор лайнера знал о случаях заражения в ходе предыдущего круиза, но не предупредил новоприбывших пассажиров о риске заболевания. Кроме того, оператор не принял достаточных мер для предотвращения заражения на борту – поднимающихся на борт пассажиров не тестировали и не проверяли на симптомы, а просто просили заполнить форму. Оператор лайнера ходатайствовал об отклонении иска еще до судебного заседания как безосновательного,<sup>28</sup> поскольку истцы не находились в «зоне опасности» и не испытали никаких физических симптомов.

**Федеральный суд Центрального района Калифорнии:** иск отклонен как безосновательный. В принципе, чтобы взыскать компенсацию морального вреда за эмоциональные переживания по федеральному морскому праву США, истец должен доказать, что он находился в «зоне опасности». Иными словами, истец должен показать либо (1) физический вред, причиненный действиями ответчика (например, симптомы вируса), либо (2) что действия ответчика подвергли истца непосредственному риску физического вреда (например, если истец едва избежал столкновения с моторной лодкой). Однако в случае с заразными болезнями истцу в любом случае необходимо показать

наличие симптомов заболевания – самого факта нахождения рядом с зараженными недостаточно. Иное приведет к потенциально неограниченному числу мелких исков и неограниченной ответственности для ответчиков. При этом действительно обоснованные иски будет сложно отделить от безосновательных.

Кроме того, если допустить взыскание морального вреда за боязнь заразиться вирусом на круизных лайнерах, то такие же требования должны удовлетворяться, если истец испытал страх в любом другом месте (в ресторане, церкви, баре или тюрьме). Однако в круизной индустрии нет ничего особенного, чтобы создавать исключение именно для истцов, испытавших страх заражения на круизном лайнере, а не в другом месте.

**Комментарий:** шансы истцов, не испытавших физических симптомов коронавируса, взыскать хоть какие-либо убытки по федеральному морскому праву США – которое применяется, если вред истцу причинен на судоходных водах – крайне малы. Американские суды в целом довольно жестко применяют требование о том, что взыскание любых некомпенсаторных убытков (например, чисто экономических потерь или убытков за эмоциональные переживания) возможно, только если здоровью или имуществу истца причинен физический вред.

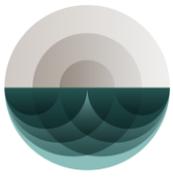
В этой связи интересен будет исход [другого иска](#),<sup>29</sup> также против оператора *Grand Princess*, в котором истица требует взыскания убытков за смерть мужа, который заразился коронавирусом на борту лайнера. Аналогичные вопросы будут рассмотрены и в [параллельном иске в Луизиане](#),<sup>30</sup> где вдова заразившегося на борту капитана вспомогательного судна требует компенсацию морального вреда с судовладельца, а также в [классовом иске \(более 800 человек\) против операторов лайнера Ruby Princess в федеральном суде Австралии](#). Учитывая, что вред жизни в этих делах налицо, ответчикам будет намного сложнее избавиться от исков до судебного заседания.

<sup>27</sup> ГОСТ Р ИСО 30000-2013 Суда и морские технологии. Системы менеджмента утилизации судов. Технические требования к системам менеджмента предприятий по безопасной и экологически рациональной утилизации судов.

<sup>28</sup> Т.н. *motion to dismiss for failure to state a claim* – см. американские Федеральные правила гражданского процесса, ст. 12(b)(6).

<sup>29</sup> *Debra Dalton, et al. v. Princess Cruise Lines Ltd.*, 2020 WL 1521879, 20-cv-02458 (C.D. Cal. March 13, 2020).

<sup>30</sup> *Kathy Norwood v. Rodi Marine LLC*, 20-cv-01404 (E.D. La, May 11, 2020).



## V. Обзор новинок литературы по морскому праву

### ❖ International and Comparative Law Guide, *Shipping Law 2020*

ICLG – Shipping Law covers common issues in shipping laws and regulations – including marine casualty, cargo claims, passenger claims, arrest and security – in 40 jurisdictions. The chapter on Russia was kindly submitted by NAVICUS.LAW and is available for free here: <https://iclg.com/practice-areas/shipping-laws-and-regulations/russia>.

### ❖ Andrew Tettenborn, Francis Rose, *Admiralty Claims* (Sweet & Maxwell, 2020)

Admiralty Claims, the latest addition to British Shipping Laws, fills an obvious gap in shipping law commentary by presenting a comprehensive single-volume treatment of admiralty claims aimed at practitioners.

- Covers the rules and principles peculiar to admiralty claims and explains their relationship with related areas of substantive and adjectival law;
- Investigates the theoretical underpinnings of the subject, in order to enhance understanding and to indicate novel lines of enquiry;
- Contains a treatment in terms of detail and theoretical and practical methodology which is clearly superior to currently available treatments;
- Offers an in-depth treatment of the whole of Admiralty Claims and jurisdiction.
- Combines both a principled and a practical approach;
- Highlights and explains the distinction between admiralty and ordinary claims rules.
- Incorporates discussion of international conventions, European Union law and the expected effects of Brexit;
- Has been written by two of the leading UK academics in maritime law.

### ❖ Yvonne Baatz (ed.), *Maritime Law* (5<sup>th</sup> ed., Informa Law, 2020) (выйдет в октябре 2020 г.)

Now in its fifth edition, this authoritative guide covers all of the core aspects of maritime law in one distinct volume. Maritime Law is written by a team of leading academics and practitioners, each expert in their own field. Together, they provide clear, concise and fully up-to-date coverage of topics ranging from bills of lading to arrest of ships, all written in an accessible and engaging style. As English law is heavily relied on throughout the maritime world, this book is grounded in English law whilst continuing to analyse the key international conventions currently in force. Brand new coverage includes:

- The impact of the European Union (Withdrawal Agreement) Act 2020 which amends the European Union (Withdrawal) Act 2018.
- Over one hundred new cases from the English courts, the Court of Justice of the European Union and the International Tribunal for the Law of the Sea.
- Changes to the Merchant Shipping (Registration of Ships) Regulations 1993, including the Merchant Shipping (Registration of Ships) (Amendment) (EU exit) Regulations 2019.
- Discussion of the Incoterms 2020 which are available for incorporation into sale contracts from 1 January 2020.
- Updates on litigation and amendments to the Admiralty Civil Procedure Rules.

This book is a comprehensive reference source for students, academics and legal practitioners worldwide, especially those new to maritime law or a particular field therein.

### ❖ Nong Hong, Gordon Houlden, *Maritime Order and the Law in East Asia* (Routledge, 2020) (выйдет в августе 2020 г.)

Many of the maritime disputes today represent a competing interest of two groups: coastal states and user states. This edited volume evaluates the role of the United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS) in managing maritime order in East Asia after its ratification in 1994, while reflecting upon various interpretations of UNCLOS. Providing an overview of the key maritime disputes occurring in the Asia Pacific, it examines case studies from a selection of representative countries to consider how these conflicts of interest reflect their respective national interests, and the wider issues that these interpretations have created in relation to navigation regimes, maritime entitlement, boundary delimitation and dispute settlement.



RUSSIAN  
MARITIME LAW  
ASSOCIATION

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

© Ассоциация морского права RUMLA 2020

**Следите за нашими публикациями и присоединяйтесь:**

**Instagram**

**Facebook**

**LinkedIn**

**Rumla.org**

+7 (812) 401-48-10    rumla@rumla.org